

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

LES
OMNIBUS ET LES TRAMWAYS
A Paris

Historique - Rapports des concessionnaires et des pouvoirs publics

THÈSE POUR LE DOCTORAT

(SCIENCES JURIDIQUES)

Présentée et soutenue le samedi 26 avril 1913, à 3 heures

PAR

Louis CHAUMEIL

AVOCAT A LA COUR D'APPEL DE PARIS

Président : M. BERTHÉLEMY.

*Suffragants : { MM. JEZE, professeur.
BARTHÉLEMY, agrégé.*

PARIS

LIBRAIRIE NOUVELLE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE

ARTHUR ROUSSEAU, ÉDITEUR

14, RUE SOUFFLOT ET RUE TOULLIER, 13

1913

THÈSE

POUR LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

LES
OMNIBUS ET LES TRAMWAYS
A Paris

Historique - Rapports des concessionnaires et des pouvoirs publics

THÈSE POUR LE DOCTORAT

(SCIENCES JURIDIQUES)

L'ACTE PUBLIC SUR LES MATIÈRES CI-APRÈS

Sera soutenu le samedi 26 avril 1913, à 3 heures

PAR

Louis CHAUMEIL

AVOCAT A LA COUR D'APPEL DE PARIS



Président : M. BERTHÉLEMY.

*Suffragants : { MM. JEZE, professeur.
BARTHÉLEMY, agrégé.*

PARIS

LIBRAIRIE NOUVELLE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE

ARTHUR ROUSSEAU, ÉDITEUR

14, RUE SOUFFLOT ET RUE TOULLIER, 13

1913

A LA MÉMOIRE VÉNÉRÉE DE MA MÈRE

A MON PÈRE

Faible témoignage de reconnaissance

A MES ONCLES

MM. THONY ET EMILE LAVAL

A MES PARENTS

A MES AMIS

THÈSE

POUR LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

UNIVERSITÉ DE PARIS. — FACULTÉ DE DROIT

LES
OMNIBUS ET LES TRAMWAYS
A Paris

Historique - Rapports des concessionnaires et des pouvoirs publics

THÈSE POUR LE DOCTORAT

(SCIENCES JURIDIQUES)

L'ACTE PUBLIC SUR LES MATIÈRES CI-APRÈS

Sera soutenu le samedi 26 avril 1913, à 3 heures

PAR

Louis CHAUMEIL

AVOCAT A LA COUR D'APPEL DE PARIS

Président : M. BERTHÉLEMY.

Suffragants : { MM. JÈZE, professeur.
BARTHÉLEMY, agrégé.

PARIS

LIBRAIRIE NOUVELLE DE DROIT ET DE JURISPRUDENCE

ARTHUR ROUSSEAU, ÉDITEUR

14, RUE SOUFFLOT ET RUE TOULLIER, 13

—
1913

A LA MÉMOIRE VÉNÉRÉE DE MA MÈRE

A MON PÈRE

Faible témoignage de reconnaissance

A MES ONCLES

MM. THONY ET EMILE LAVAL

A MES PARENTS

A MES AMIS

LES OMNIBUS ET LES TRAMWAYS

A PARIS

PREMIER ESSAI DE TRANSPORT EN COMMUN LES CARROSSES A CINQ SOLS

L'industrie des transports en commun à Paris, surtout celle des tramways, a une origine assez moderne.

A l'encontre des véhicules privés dont on se sert depuis la plus haute antiquité, nous rencontrons seulement le premier essai de transport en commun à Paris sous Louis XIV, un siècle après la création de services de diligences fonctionnant régulièrement de ville à ville, apparition du reste si timide et si courte, qu'à vrai dire, l'usage de moyens de locomotion semblables à ceux existants de nos jours ne date guère que du commencement du xix^e siècle.

Néanmoins, c'est à l'invention du carrosse à cinq sols que remonte la première conception de l'omnibus moderne — départ à heures réglées, trajets fixes, prix modique (5 puis 6 sols), correspondance, sectionnement — et c'est pour cela qu'il est à plus d'un point intéressant

de résumer l'histoire plutôt malheureuse de ces ancêtres de nos omnibus.

C'est dans la deuxième moitié du xvii^e siècle que nous les voyons apparaître à Paris pour la première fois.

« La vue des fiacres stationnant dans les rues, carrefours et places publiques de Paris et fort souvent employés, dit d'Auriac (1), dans son *Histoire anecdotique de l'industrie française*, fit naître la pensée d'établir d'autres carrosses pouvant également rendre de grands services sans nuire aux voitures déjà existantes. Ce fut Pascal qui en eut la première idée sous l'impulsion de cet homme célèbre, une société se forma et on présenta au roi une requête qui fut renvoyée au Consul le 25 novembre 1661 « pour donner son avis sur le contenu ».

D'Auriac attribue cette découverte, sur la foi de Sauval (2), à Pascal, « célèbre mathématicien, dit Sauval, mais plus célèbre encore par ses lettres au Provincial, car à ce qu'on dit, il en était l'inventeur aussi bien que le conducteur, et de plus l'on veut qu'il en eût fait l'horoscope et mise à jour sous certaine constellation dont il aurait bien su détourner les mauvaises influences ».

Néanmoins, malgré cette affirmation, on est loin d'être d'accord sur l'attribution de cette invention à Pascal, et si Sauval la lui attribue d'une façon aussi catégo-

(1) D'Auriac, *Histoire anecdotique de l'industrie française*, 1861, p. 248.

(2) Sauval, *Histoire et recherche des antiquités de la ville de Paris*, liv. II, p. 192.

rique, Montmerqué (1) ne la lui conteste pas avec moins de fermeté.

« Ainsi que Pascal et sa sœur (2) Arnault de Pomponne avait un intérêt dans l'entreprise, on a même cru dans le temps que c'était Pascal qui en avait donné la première idée. Sauval le dit positivement, et Mme de Sévigné semble y faire allusion, lorsqu'elle passe si brusquement, dans une de ses lettres (3), de Pascal aux postillons ; il n'est pas vraisemblable que l'auteur des *Provinciales*, ait inventé le carrosse à cinq sols. Pascal avait intérêt dans l'entreprise, mais il ne les a pas inventés. Il était à cette époque si accablé par des infirmités prématurées, qu'il avait renoncé depuis plusieurs années à l'étude des sciences et même à celle de l'Ecriture Sainte : il n'était plus occupé que des œuvres de piété et du soin de soutenir une vie languissante, il n'écrivait même plus de lettres. Il est plus probable qu'étant l'ami du duc de Roannez, il avait placé des fonds dans l'en-

(1) Montmerqué, *Les carrosses à 5 sols ou les omnibus du XVIII^e siècle*, 1821.

(2) Gilberte Pascal, femme de Floris Perrier, conseiller à la Cour des aides de Clermont-Ferrand. Devint veuve en 1672 et mourut en 1687.

(3) Lettre à Mme de Grignan, 12 juillet 1671 :

« A propos de Pascal, je suis en fantaisie d'admirer l'honnêteté de messieurs les postillons qui sont incessamment sur nos chemins pour porter et reporter nos lettres. »

Montmerqué a raison de n'accorder aucune valeur au témoignage de Mme de Sévigné, car ce n'est pas aux carrosses à cinq sols qu'elle devait faire allusion, ces véhicules ne faisant pas le service de la poste.

treprise, dont ce seigneur venait d'obtenir le privilège ; mais Pascal ne ressemblait pas à la plupart des spéculateurs, il ne désirait d'obtenir des bénéfices que pour verser dans le sein des pauvres de plus abondantes aumônes. »

Quoi qu'il en soit, et que l'on admette ou que l'on repousse l'idée que Pascal ait inventé ou non ce moyen de transport, voici quel était le but des pétitionnaires, but qu'ils définissaient ainsi dans leur requête au roi et qui montre bien qu'ils concevaient d'une façon assez juste le principe des transports à itinéraire et à heure fixe tel qu'il existe aujourd'hui.

Les services des carrosses publics dont ils désiraient obtenir l'exploitation, devaient suivre une route ou des routes déterminées d'avance, et ils étaient spécialement créés « pour la commodité d'un grand nombre de personnes, comme plaideurs, gens infirmes et autres, qui, n'ayant pas le moyen d'aller en chaise ni en carrosse, parce qu'il en coûtait une pistole ou deux écus au moins par jour, pourraient être menés pour un prix tout à fait modique par le moyen de ces carrosses, qui feraient toujours les mêmes trajets dans Paris d'un quartier à l'autre, savoir : les plus grands jours cinq sous marqués, et les autres à moins — pour les faubourgs à proportion — et partiraient toujours à heures réglées, quelque petit nombre de personnes qui s'y trouvassent, même à vide s'il ne s'y présentait personne, sans que ceux qui se serviraient de cette commodité fussent obligés de payer plus que leur place ».

Dès le commencement de l'année suivante, le 19 janvier 1662, le conseil rendit un avis favorable, et les lettres patentes signées par le roi furent enregistrées le 27 février par le Parlement. Elles accordaient le privilège de l'exploitation de ces carrosses à : Arthus Gouffier (1), duc de Roannez, gouverneur et lieutenant général du Poitou, au marquis de Souches, chevalier des droits du roi, grand prévost de l'Hôtel, et au marquis de Crenan, grand échançon de France. « Sa Majesté voulant faciliter autant qu'il était possible la commodité de ses sujets, donne à MM. de Roannez, de Souches et Crenan la faculté et permission d'établir dans la ville et faubourgs de Paris et autres de sono béissance, tels nombres de carrosses qu'ils jugeront à propos et aux lieux qu'ils trouveront les plus commodes, qui partiront à heures réglées pour aller continuellement de quartier à autre, où chacun de ceux qui se trouveront aux dites heures ne paiera que sa place pour un prix modique. »

Ils obtenaient un monopole exclusif, et personne ne pouvait créer un service semblable « sans la permission des donataires, ou de ceux qui se trouveront être valablement autorisés d'eux ou de leurs successeurs ou de leurs ayants cause, à peine contre les contrevenants de 3.000 livres d'amendes et de confiscation de leurs chevaux, carrosses et autres voitures ».

Louis XIV, en signant le brevet, n'avait édicté aucune

(1) Daniel Ramée, *La locomotion. Histoire des chars, carrosses et voitures de tout genre*, 1856, p. 189.

restriction, mais lorsque Artus Gouffier et ses associés présentèrent leurs lettres patentes au Parlement pour y être vérifiées, la Cour ne consentit à leur requête et n'enregistra les dites lettres qu'à « la condition (que les soldats, pages, laquais et autres gens de livrée, même les manœuvres et gens de bras, ne pourraient entrer dans lesdits carrosses ».

Sur chacune des affiches placardées sur les murs de Paris et annonçant l'ouverture des nouvelles lignes, on reproduisait l'interdiction du Parlement. « On fait aussi à sçavoir, lisait-on sur l'affiche annonçant l'ouverture de la deuxième ligne, que par l'arrêt de verification du Parlement, defenses sont faites à tout soldats, pages et autres gens de bras d'y entrer pour la plus grande commodité et liberté des bourgeois. »

Interdiction ridicule et maladroite, mais qui reflète bien les mœurs de l'époque, et qui dut profondément blesser tous ceux qui ne purent profiter des nombreux avantages apportés par ces nouveaux moyens de transport. Cette prohibition qui fait qu'on ne peut donner le nom d' « omnibus » à ces voitures, puisqu'elles n'étaient pas à la portée de tout le monde, fut du reste la principale cause de la disparition rapide de l'entreprise.

Les nouveaux carrosses à 5 sols commencèrent à circuler dans Paris le 18 mars 1662, ainsi que nous l'affirme Sauval (1) : « Le 18 mars ces carrosses commen-

(1) Sauval, *op cit.*, liv. II, p. 192.

cent à rouler » et Loret (1) dans une de ses lettres en vers écrites à Mlle de Longueville.

« L'établissement des carrosses
Tirés par des chevaux non rosses
(Mais qui pourront à l'avenir
Par leur travail le devenir)
A commencé *aujourd'hui mesme* :
Commodité sans doute extrême
Et que les bourgeois de Paris,
Considérant le peu de prix
Qu'on donne pour chaque voyage,
Prétendent bien mettre en usage.
Ceux qui voudront plus amplement
Du susdit établissement,
Sçavoir au vrai les ordonnances,
Circonstances et dépendances,
Le peuvent lire tous les jours
Dans les placards des carrefours.
Le dix huit de mars, notre veine
D'écrire ceci a pris la peine. »

La première ligne allait du Luxembourg à la Porte St-Antoine.

Mme Perrier, sœur de Pascal, intéressée dans l'entreprise au dire de Montmerqué, retrace cet événement dans une lettre (2) adressée le 21 mars à Arnault de Pomponne, neveu du grand Arnault, exilé à Verdun après la disgrâce du surintendant Fouquet.

« L'établissement commença samedi à 7 heures du matin, mais avec un éclat et une pompe merveilleux. On

(1) Loret, *Muse historique, ou recueil de lettres en vers contenant les nouvelles du temps, écrites à Son Altesse Mlle de Longueville*, par le sieur Loret, I, XIII, lettre XI.

(2) Lettre autographe appartenant à la bibliothèque de l'Arsenal.

distribua les 7 carrosses dont on a fourni la première route, on en envoya 3 à la Porte St-Antoine, et 4 devant le Luxembourg, où se trouvèrent en même temps deux commissaires du Châtelet en robe, quatre gardes de M. le grand prévot, dix ou douze archers de la ville et autant d'hommes à cheval.

Quant toutes les choses furent en état, MM. les commissaires proclamèrent l'établissement, et en ayant remontré les utilités, ils exhortèrent les bourgeois de tenir main forte, et déclarèrent à tout le petit peuple que, si on faisait la moindre insulte, la punition serait rigoureuse, et ils dirent tout cela de la part du Roy. Ensuite ils délivrèrent aux cochers, chacun leur casaque, qui sont bleues, des couleurs du Roy et de la ville, avec les armes du Roy et de la ville en broderie sur l'estomac, puis ils commencèrent la marche.

« Alors il partit un carrosse avec un garde de M. le grand prévost dedans. Un demi quart-d'heure après on en fit partir un autre, et puis les deux autres dans des distances pareilles, ayant chacun un garde qui y demeurèrent tout ce jour là. En même temps les archers de la ville et les gens à cheval se répandirent sur la route.

Du côté de la porte St-Antoine on pratiqua les mêmes cérémonies à la même heure, pour les trois carrosses qui s'y étaient rendus, et on observa la même chose qu'à l'autre côté pour les gardes, pour les archers et pour les gens de cheval. Enfin la chose a été si bien conduite qu'il n'est pas arrivé le moindre désordre, et ces carrosses là marchent aussi paisiblement que les autres. »

Le premier et le deuxième jour, le monde était rangé sur le Pont-Neuf et dans toutes les rues pour les voir passer, et c'était une chose plaisante de voir tous les artisans cesser leur ouvrage pour les regarder, en sorte qu'on ne fit rien samedi non plus que si ç'eut été une fête. »

Mme Perrier voulut même monter en voiture pour aller chez son frère, mais elle en vit passer cinq sans pouvoir y prendre place, tellement elles étaient pleines, si bien qu'elle se vit sur le point de maudire les nouveaux carrosses, et elle termine ainsi sa lettre :

« Cette commodité se trouve si grande que tout le monde la souhaite chacun dans son quartier. Enfin c'est un applaudissement universel, que l'on peut dire que jamais rien n'a si bien commencé. Voilà en quel état est présentement l'affaire. Je m'assure que vous ne serez pas moins surpris que nous du succès, car il a dépassé de beaucoup toutes nos espérances. »

« Certes on ne vit jamais nouvelle institution commencer sous de meilleures auspices. Pendant le premier et le deuxième jour tout le monde voulut voir les carrosses publics circuler de la porte St-Antoine au Luxembourg. La foule se portait sur leur passage, les rues étaient encombrées. »

Devant un tel succès les entrepreneurs ouvrirent une deuxième route le 11 avril suivant, allant de la porte St-Antoine à la rue St-Honoré. Mais il faut croire que l'enthousiasme des premiers jours était tombé, car le public ne fit pas un aussi bon accueil à la seconde en-

treprise qu'à la première. Cette hostilité dut provenir sans doute de ceux auxquels l'usage de ces voitures était interdit par le Parlement, et elle se conçoit fort bien. Sauval (1) nous dit en effet : « Le 18 mars les carrosses commencèrent à rouler, ce jour-là même et quelque trois autres de suite les laquais et la populace non seulement se mirent à les suivre avec grandes huées et à grands coups de pierre, mais aussitôt les commissaires postés en divers endroits, s'étant saisis de quelques-uns, firent cesser le désordre. »

Sauval nous raconte que ces désordres se produisirent le 18 mars, jour d'ouverture de la première route, mais il doit se tromper, et cela pour plusieurs raisons.

1° Son affirmation est en contradiction flagrante avec les dires de Mme Perrier (2) : « On ne voyait partout que des visages riants, mais ce n'était pas rire de moquerie, mais un rire d'agrément et de joie », et quoique cette dernière fût intéressée à l'entreprise, on ne peut croire qu'elle eût jusqu'à ce point dénaturé la vérité dans sa lettre à Arnault de Pomponne.

2° Loret mentionne bien l'inauguration de la route, mais ne parle d'aucuns troubles.

3° Ces désordres emmenèrent le lieutenant civil, Messire Dreux Daubray, à prendre une ordonnance de police en date du 15 avril. Cette date seule nous montre bien que ces incidents eurent lieu assez longtemps après l'ou-

(1) Sauval, *op. cit.*

(2) Mme Perrier, *op. cit.*

verture de la première ligne, car le lieutenant civil n'eût pas autant attendu pour intervenir au cas où les troubles auraient eu lieu le 18 mars; en effet, son intervention eût été un peu tardive, tandis qu'elle était fort justifiée, les désordres s'étant produits quelque trois ou quatre jours avant, c'est-à-dire à l'ouverture de la deuxième route.

Montmerqué (1) va même plus loin: il nie l'existence de ces désordres, et pour cela il se base sur les quelques vers de Loret cités plus haut. « Loret n'en a pas parlé, dit-il, et il n'eût pas manqué d'en faire la remarque. »

C'est vrai, Loret n'en cause pas, mais, comme le fait remarquer Daniel Ramée (2), il ne pouvait pas en causer, car sa lettre date du 18 mars et les incidents n'eurent lieu que le 12 avril suivant à l'occasion de l'ouverture de la deuxième route. Son silence est donc très logique, mais ne prouve pas du tout qu'il n'y eut pas de troubles.

Au contraire, « l'ordonnance du 15 avril 1662, concernant les attaques contre les carrosses publics », de Messire Dreux Daubray, lieutenant civil en la ville, prévauté et vicomté de Paris, nous est une preuve irréfutable que des désordres furent bien commis et que Montmerqué se trompe. La seule excuse de ce dernier est qu'il ne connaissait pas cette ordonnance reproduite seulement par Ramée (3), de même qu'il a toujours ignoré l'existence

(1) Montmerqué, *op. cit.*,

(2) Ramée, *op. cit.*, p. 164

(3) Ramée, *op. cit.*, p. 207.

« des routes du tour de Paris » et de la « cinquième route ».

« Il serait arrivé, dit l'ordonnance, que quelques laquais ont dit des injures aux cochers et frappé en passant des laquais desdits carrosses, et même qu'à une dispute pour un passage de rue, un laquais a eu l'insolence de jeter des pierres à un cocher public dans la rue des Francs-Bourgeois, le 12 du présent mois, quoique ledit carrosse fût armorié des écussons de la ville, et ledit cocher couvert d'une casaque bleue au armes du Roy, en sorte que ledit cocher aurait été blessé à la tête avec effusion de sang. Cependant, faisons défense à tous laquais, vagabonds et gens sans aveu de commettre aucune insolence ni excès contre lesdits cochers et laquais desdits carrosses publics, à peine de fouet ou de plus grande punition s'il y échoit et à toutes sortes de personnes de quelques qualités et conditions qu'elles soient de leur apporter aucun trouble ni empêchement, ni de faire aucune violence aux cochers soit pour les faire avancer, sans avoir préalablement payé, ou de les vouloir contraindre à se détourner de leur route, ou sous quelque autre prétexte ou occasion que ce puisse être à peine de 500 livres d'amende. »

Néanmoins, malgré ces bagarres qui durent être assez vite réprimées, on créa le 22 mai suivant une troisième ligne, commençant rue Montmartre et finissant au Luxembourg. Les entrepreneurs, cherchant même à apporter quelques améliorations à l'exploitation de leurs

carrosses « pour la plus grande commodité des bourgeois », créèrent un système de correspondance qui à la différence de celui que nous avons tous connu, nécessitait un deuxième paiement de cinq sols, pour pouvoir accomplir le second trajet, et encore « disaient les placards affichés sur les murs, ainsi qu'on avait l'habitude de le faire à l'ouverture de chaque route, et encore qu'en changeant de carrosse on soit obligé de payer une seconde fois, néanmoins le prix est si modique et la commodité si grande qu'il n'y a personne qui ne soit bien aise de se servir de cet avantage ».

Un mois suivant, le 24 juin 1662, la quatrième route fut établie, ce fut la ligne du Tour de Paris (voir dans *La locomotion*, de Ramée, et surtout dans *L'histoire des recherches et antiquités de la ville de Paris* de d'Auriac, le curieux parcours effectué par les carrosses publics).

Enfin, le mercredi 5 juillet 1662 fut ouverte la cinquième et dernière route, allant de la rue du Poitou au Luxembourg « pour la plus grande commodité et liberté des personnes de mérite ».

Les cochers devaient s'arrêter pour laisser monter ou descendre les voyageurs, mais à partir de ce jour, ils reçurent l'ordre de ne plus prendre d'or en paiement, afin d'éviter les pertes de temps occasionnées par les changements de monnaie.

Jusqu'alors l'entreprise marchait d'une façon normale et même avec succès. Certes elle avait beaucoup d'ennemis, ce qui prouve que l'exploitation en était heureuse,

mais le roi lui était favorable. Pascal nous le montre dans l'apostille suivante ajoutée à la lettre de Mme Perrier, citée plus haut, p. 7, à Arnault de Pomponne : « J'ajouterai à ce que dessus qu'avant hier au petit coucher du Roy, une batterie dangereuse fut entreprise contre nous par deux personnes de la cour, les plus élevées en qualité et esprit, et qui allait la ruiner en la tournant en ridicule, et qui eut donné lieu d'entreprendre tout, mais le Roy y répondit si obligeamment et si sèchement pour la beauté de l'affaire et pour nous qu'on rengaina et promptement (1). »

Sauval (2) nous dit de même : « Chacun, deux ans durant, trouva ces carrosses si commodes que des auditeurs et maîtres des comptes, des conseillers du Châtelet et de la Cour, ne faisaient aucune difficulté de s'en servir pour venir au Châtelet et au Palais, ce qui les fit augmenter d'un sol. Jusque-là le duc d'Enghien s'en était servi par occasion. Mais, que dis-je, le roi passant l'été à St-Germain, où il consentit que ces carrosses vinssent, lui-même, par plaisir, monta dans un, et du vieux Château où il logeait, vint au nouveau trouver la reine mère. »

Mais cette vogue ne fut pas de longue durée. Le peuple, si enthousiaste les premiers jours, montra — nous l'avons

(1) Cette apostille nous prouverait bien, comme le dit Montmerqué, que si Pascal n'est pas l'inventeur des carrosses à 5 sols, il avait tout au moins un intérêt dans l'affaire, ainsi que sa sœur et Arnault de Pomponne.

(2) Sauval, liv. II, p. 492.

vu — un violent mécontentement à l'ouverture de la deuxième ligne, provenant sans doute de ce qu'il ne pouvait user de ces nouveaux carrosses, mécontentement que dut calmer dans une bien faible mesure l'ordonnance de Messire Dreux Daubray, les voitures étaient incommodes et d'une lenteur désespérante, le prix des places avait été augmenté et porté à six sols. En outre la noblesse méprisait et dédaignait ce moyen de transport, le laissant aux seuls bourgeois qui ne le préféraient guère, le trouvant peu pratique et peu sûr, fréquenté comme il l'était surtout par « filoux, coupeurs de bourses et autres gens de mauvaise vie ».

Ces causes multiples amenèrent assez vite, la disparition de ces véhicules, disparition qui, au dire de Sauval, se produisit trois ou quatre ans après leur création. « Nonobstant cette grande vogue, l'usage de ces carrosses, trois ou quatre ans après leur établissement, fut si méprisé qu'on ne s'en servait presque plus, et ce mauvais succès fut attribué à la mort de Paschal. »

D'Auriac au contraire repousse cette affirmation de Sauval. Selon lui le duc de Roannez et ses associés exploitaient encore leur privilège une quinzaine d'années plus tard, et voici les preuves qu'il nous en donne.

On trouve en 1673 une requête présentée par le sieur Hélié du Fresnoy, conseiller du roi, premier commis de M. le marquis de Louvois, en réponse aux attaques des entrepreneurs de carrosses publics qui se plaignent de la concurrence redoutable que leur font les voitures de

louage. Les entrepreneurs de voitures de louage disaient notamment dans leur défense : « S'il y a quelque diminution au privilège des carrosses à cinq sols, c'est peut-être parce que quantité de personnes qui al laient dans iceux y trouvaient souvent des personnes de l'un et de l'autre sexe qui ne leur convenoient pas, comme filoux, coupeurs de bourse et autres gens de mauvaise vie, ainsi qu'il est arrivé fréquemment, et c'est là sans doute la véritable cause pour laquelle l'on choisit plus volontiers les carrosses et calèches du privilège du sieur de Givry que non pas les carrosses à 5 sols marqués ».

Quatre ans plus tard, en 1677, nous retrouvons encore trace des omnibus. Au mois de janvier de cette année le duc de Roannez formait une nouvelle opposition à l'exécution de l'arrêté de vérification et enregistrement des dons faits par le roi au sieur de Givry et autres au sujet de l'exploitation des chars roulants « prétendant, avoir seul le droit de louer des chaises roulantes à deux ou quatre roues pour aller dans tous les endroits de la ville et faubourgs de Paris et sur les routes de la Cour. » Ceux-ci, dans le mémoire qu'ils adressèrent en réponse au Parlement montrent que les carrosses à cinq sols existent toujours et affirment qu'ils ne nuisent en rien à leur succès. « Ces carrosses à cinq sols vont et viennent journellement dans Paris d'un quartier à l'autre, mènent, portent et prennent toutes personnes sur leur route et sont toujours remplis. »

En 1679 nous les retrouvons dans une dernière requête

où il est dit « qu'on laisse à M. le duc de Roannez non seulement les routes qu'il a établies, mais encore celles qu'il voudrait établir par la suite ; on n'entreprend point de faire aller par la ville aucuns carrosses qui aillent d'un lieu à un autre, à certaines heures où tout le monde soit reçu à tant par place, cela lui demeure à lui seul, personne ne l'y trouble et ne prétend l'y troubler. »

Ensuite nous ne trouvons plus aucune trace des « carrosses à 5 sols ». Ils vécurent sans doute quelque temps encore d'une vie misérable et sans gloire, puis ils disparurent dans l'indifférence générale, n'étant plus utilisés par personne.

Nous savons seulement qu'en 1691, « le privilège du Roannez fut racheté par le propriétaire du privilège des carrosses de place, qui utilisa vraisemblablement ce matériel pour le transport des voyageurs de banlieue » (1).

Voilà le seul essai de transport en commun urbain qui ait été tenté avant le xix^e siècle, et nous avons vu qu'il ne fut guère heureux. La Révolution, par la loi du 16 octobre 1794, proclama la liberté complète de l'industrie des transports, si bien qu'il nous faut venir jusqu'en 1828 pour retrouver des omnibus quelque peu comparables à ceux qui ont sillonné journellement Paris jusqu'en 1910.

(1) Mosse, *Les transports en commun à Paris*.

LES OMNIBUS

C'est seulement au xix^e siècle que nous voyons reprendre l'idée de Pascal. En 1819, un M. Godot demanda à faire circuler une voiture « omnibus » le long des boulevards et des quais. Sa demande fut repoussée.

En 1824, les sieurs Dubourget et d'Andrion, en 1826 Baudry et Boitard sollicitèrent sans succès la même autorisation, en 1828 seulement, Baudry, qui avait exploité avec succès, à Nantes, un service de voitures omnibus, obtient la permission de faire rouler les premières voitures sur les boulevards.

Ces véhicules, qui avaient l'aspect des anciennes diligences, contenaient de 12 à 20 personnes, toutes dans l'intérieur, l'impériale n'étant pas encore connue.

Voici du reste en quels termes les affiches, placardées sur les murs de Paris, annonçaient la création des nouveaux services. « Ces voitures dont le nombre va être successivement porté jusqu'à cent, dans Paris, préviennent de leur passage par un jeu de trompettes de nouvelle invention. Elles sont organisées de manière qu'elles s'arrêtent au moindre signe fait au cocher ou au conducteur ; que la portière située dans la partie postérieure ne fait courir aucun danger aux personnes qui montent ou descendent, qu'un conducteur chargé de la perception du

prix de la course veille au maintien de l'ordre qui doit toujours y régner ; que des lanternes soient disposées à éclairer non seulement l'extérieur....., mais encore l'intérieur de la voiture....

« Chacune d'elle porte sur ses flancs l'indication du point de départ et d'arrivée...

« Le service établi dans Paris, sur des lignes données par l'administration de la police, sera organisé de telle sorte que le trajet d'une voiture à l'autre sera d'une demi-lieue ou à peu près, que le nombre des voitures sur chaque ligne sera assez considérable pour qu'on puisse les trouver à chaque instant, et qu'elles arrivent à leur point d'arrêt au moment où celles d'une ligne opposée y arrivent aussi.

« Le prix de la course, qui est de 25 centimes, ne variera jamais, quel que soit le point de la ligne où monte le voyageur qui fait arrêter partout où il veut descendre. »

De plus, le préfet de la Seine eut la sagesse de ne pas retomber dans l'erreur commise en 1662 ; l'usage de ce moyen de transport fut permis à tous moyennant paiement du prix de transport sans distinction aucune entre les bourgeois, les soldats ou les laquais.

Néanmoins les débuts ne furent pas très brillants, il ne se produisit pas, c'est vrai, des désordres aussi graves que ceux occasionnés par les carrosses à 5 sols.» Lors de l'établissement de nos omnibus, dit Ramée (1), il n'y eut

(1) Ramée, *op. cit.*, p. 163.

pas de rixe ni d'injures, ni de sang répandu, comme en 1662 : mais les cochers de remise et surtout les cochers de fiacre virent avec jalousie et mépris rouler ces nouvelles voitures qui ne se remplissaient cependant que d'un public qui ne leur aurait point appartenu », mais l'entreprise faillit tomber. Le fondateur ruiné s'étant suicidé, le privilège fut racheté au deuxième associé par MM. Feuillant et Moreau-Chaslon, qui fondèrent une société : *La Société d'Entreprise générale des omnibus*.

Mieux administrée, exploitée plus habilement que sa devancière (Les prix des places furent portés à 6 sous), la société se releva et redevint vite prospère. Ce succès enhardit les timides, si bien qu'un assez grand nombre d'autres entreprises se créèrent, et, chaque Compagnie donnant un nom particulier à ses voitures pour les reconnaître, nous trouvons dans un guide de l'étranger, en 1835, une quinzaine de sociétés aux noms bizarres : Les Dames blanches, les Tricycles, les Favorites, les Carolines, les Orléanaïses, les Diligentes, les Béarnaises, les Citadines, les Ecossaises, les Batignollaises. Puis ensuite, les Hirondelles, les Gazelles, les Excelentes, les Parisiennes, les Constantines, les Dames réunies, etc.

Mais la concurrence redoutable que se firent ces diverses Compagnies, aussi bien que le double emploi de certaines lignes, amena assez rapidement la disparition de plusieurs de ces entreprises. Les autres fusionnèrent, si bien qu'en 1850 nous n'en trouvons plus à Paris qu'une

dizaine, au lieu d'une vingtaine qui avaient été fondées entre 1828 et cette date.

Paris traversait alors une époque de transition. Sous l'impulsion du baron Haussmann des travaux considérables étaient effectués de tous côtés, on percait des rues, on construisait de nouvelles voies d'accès, on élevait les monuments publics nécessités par l'accroissement de la ville, et cette extension continuelle faisait naître un besoin de moyens de transport plus rapides et plus aptes à relier les divers points de la capitale. On se rendit compte que les Compagnies existantes étaient incapables de pourvoir au transport des voyageurs chaque jour plus nombreux. Dans son mémoire présenté le 18 mai 1854 à la commission municipale, le Préfet de police le fait fort bien remarquer. « Les diverses entreprises se côtoyaient trop souvent dans un même parcours et l'encombrement de la voie publique en était la conséquence forcée ; la rivalité des intérêts privait la population de nombreuses correspondances et d'améliorations que peut seule apporter l'unité d'exploitation ; la rapidité des transports à bas prix était entravée par les détours multipliés imposés à chaque ligne d'omnibus... »

Il fallait en un mot, à une ville telle que Paris, un système de transport en commun, à bas prix, desservant autant que possible tous les quartiers, aussi bien ceux du centre que ceux de la périphérie, fonctionnant d'une façon régulière, à heures fixes, et astreint à certaines obli-

gations aussi bien envers les particuliers qu'envers la ville. « Il y a, disait le préfet de police dans son mémoire, dans une grande capitale telle que Paris un immense besoin de transport à bas prix. Il existe entre tous les quartiers une étroite solidarité de relations de toute nature. Le régime de la concurrence qui rencontre de grandes difficultés dans l'état de la voirie, ne donnerait pas satisfaction à cet intérêt parce qu'il desservirait certains quartiers et pas d'autres. Le mieux est donc de constituer une seule Compagnie, qui avec de moindres frais généraux, produira le transport au plus bas prix, qui par unité de direction établira la solidarité dans un service appelé à rayonner en tout sens, qui sera en mesure d'exécuter dans une certaine proportion les transports onéreux que réclamera l'intérêt public. »

En outre les pouvoirs publics voyaient deux autres avantages dans la constitution d'une société unique exploitant toutes les lignes : 1° L'intérêt des finances municipales ; 2° la mainmise sur le fonctionnement de la Compagnie.

1° La redevance payée à la ville, continuait le mémoire du préfet cité plus haut, par les entreprises, isolément, était forcément maintenue dans des limites restreintes qui affectaient les finances municipales, parce que l'administration reculait devant l'augmentation de cette redevance, légère pour quelques-uns, accablante pour d'autres moins bien partagés.

Dans sa délibération la commission municipale n'était

pas moins nette. « Considérant que l'unité de direction proposée pour l'exploitation des voitures dites omnibus aura pour effet d'éviter l'encombrement de la voie publique et d'augmenter la rapidité des transports.

« Que la fusion des entreprises et la concentration des produits dans une société unique permet d'accroître, d'une manière notable, la redevance municipale.

« 2^e Considérant que les conditions établies au cahier des charges susvisé paraissent convenablement établies.

« Qu'elles ont pour but d'assurer la bonne organisation des services, en maintenant à l'autorité municipale le droit de contraindre les concessionnaires à introduire, dans l'intérêt général, toutes les améliorations que l'expérience et le développement des moyens de transport peuvent révéler, en faisant participer le public et la ville aux nouveaux avantages. »

Et « les conditions établies au cahier des charges » dont parle la commission municipale ne sont que la longue ratification de ces deux désirs.

L'administration municipale poursuit donc déjà un triple but. Unification des lignes existantes ; augmentation de la redevance municipale ; droit d'imposer à la Compagnie les améliorations qu'elle estime nécessaires.

Mais pour atteindre ce triple but, il faudra qu'elle accorde en retour quelques compensations à la Compagnie qui va accepter ses conditions et ce sera : un monopole, exclusif accordé à la société concessionnaire d'une part, et, d'autre part : une durée de concession suffisamment

longue pour que cette société puisse amortir les nombreuses charges qui vont lui incomber.

C'est pour toutes ces causes que l'on renonça au système de la libre concurrence et que l'on donna le monopole des transports à une société placée sous le contrôle permanent des pouvoirs publics, en l'espèce l'« Entreprise générale des omnibus », dans laquelle vinrent se fusionner toutes les Compagnies existantes. C'est dans ce but que les entrepreneurs de voitures publiques obtinrent, après délibération de la commission municipale — faisant fonction de conseil municipal — en date du 7 juillet 1854, visant et approuvant le cahier des charges, le droit exclusif, pour Paris, d'exploiter ce moyen de transport en commun, et ce pendant une durée de trente ans.

ART. 1 du cahier des charges. — « Dans le but de donner au service de transport en commun de voyageurs dans Paris, l'unité de direction et d'assurer en même temps aux entreprises une garantie de durée, qui leur permette d'introduire dans le service toutes les améliorations qu'il est susceptible de recevoir, le préfet de police concède aux entrepreneurs, pour 30 années, qui commenceront le 1^{er} juin 1854 et finiront le 31 mai 1884, le droit exclusif de faire circuler, en stationnant sur la voie publique, conformément aux règlements, les voitures employées audit transport. »

Mais à la condition que :

ART. 2. — « Dans les trois mois qui suivront l'homolo-

gation du présent traité, les entrepreneurs soussignés ou tous autres concessionnaires de voitures omnibus dans Paris devront réunir leurs services de voitures et fusionner leurs intérêts, de manière à ne plus former qu'une seule et même Compagnie. »

Quelques mois après, le 19 février 1855, la nouvelle société, appelée : « Entreprise générale des omnibus » fut constituée par-devant M^{es} Mocquart et Halphes, notaires à Paris. *Comparurent* : MM. Moreau-Chaslou, représentant les *omnibus*, Beaudard de Saint-James, de Gaucourt et de Cainry, liquidateurs des *Dames réunies*, De Jarnac au nom des *Favorites*, Delette au nom des *Béarnaises*, Lassel au nom des *Citadines*, Neuron au nom des *Constantines*, Savalite au nom des *Tricycles*, Blanc au nom des *Hirondelles* et des *Parisiennes*, Verdun au nom des *Excellentes*, Salvador et d'Eichtal au nom du *Crédit mobilier*, etc.

La société fut autorisée par décret du 22 février 1855.

L'article 1^{er} nous définit le but de la société. Elle a pour objet l'exploitation :

1° De toutes les voitures de transport en commun dans Paris, dites omnibus.

2° De tous les services de transport en commun, accessoires ou de banlieue, qui auraient pour objet l'exécution dudit cahier des charges, ou qui se rattacherait au service principal.

3° Et de tous autres modes de transport en commun et notamment de tous services d'omnibus sur voie ferrée,

ainsi que de tous les services qui seraient exigés par M. le préfet de police, conformément aux articles 6 et 8 du cahier des charges. »

L'actif de la société se composait du fonds social constitué par les apports de toute nature des représentants des diverses Compagnies, apports dont il devait être fait inventaire par les soins du conseil d'administration. Ce fonds social fut divisé en 24.000 actions de 500 francs, en outre la société émit pour 4 millions d'obligations.

Le nouveau réseau ainsi formé comprenait 25 lignes, plusieurs ayant été supprimées pour cause de double emploi, et s'étendait sur une longueur d'environ 150 kilomètres.

Mais Paris s'acroissant sans cesse, on recula bientôt les limites de la ville jusqu'aux fortifications, et par la loi du 16 juin 1859, on annexa toutes les localités sub-urbaines.

Cette rapide extension détruisait d'un seul coup l'économie du contrat de 1854, et pour que tous les nouveaux points annexés fussent à peu près également desservis, il fallut procéder à une réorganisation complète des transports urbains.

C'est ainsi que dès le mois de juin 1860 un nouveau traité fut signé avec la Compagnie des omnibus, réorganisant les réseaux, élevant la redevance payée à la ville, et augmentant la durée de la concession.

Comme en 1854, l'administration poursuit inlassablement le triple but qu'elle avait déjà en vue à cette époque. Cette ligne de conduite apparaît clairement dans la

délibération du 28 décembre 1860 du nouveau conseil municipal au sujet de l'autorisation du projet de traité passé entre la ville de Paris et la Compagnie Générale des omnibus.

« Considérant que le traité dont il s'agit, en conférant à la Société générale des omnibus, pendant une période de cinquante années, le droit exclusif de faire circuler, avec faculté de stationnement sur la voie publique, les voitures dites omnibus dans l'enceinte de Paris... a eu principalement en vue de satisfaire, par un service régulier, à tous les besoins de la capitale agrandie, tout en réservant à l'administration municipale le droit d'exiger ultérieurement des concessionnaires les modifications et les développements dont l'expérience et l'avenir pourraient révéler l'utilité. »

Cette idée de mainmise sur le fonctionnement de la société est encore reprise plus loin : « et qu'elle a en vue — l'administration municipale — avant toutes choses, d'avoir entre les mains un puissant moyen d'action qui lui permit d'obtenir ultérieurement de la Société des omnibus tous les avantages, toutes les améliorations aujourd'hui imprévues, ignorées, tant sous le rapport du service que sous celui du tarif, mais dont l'utilité pourrait se faire sentir pendant la période de la concession et dont l'obtention pourrait être impossible à réaliser dans des circonstances ordinaires et en présence du silence du contrat, sans de lourds sacrifices de la part de la ville. »

Le principal but est donc atteint, mais comme en 1854, l'administration municipale ne s'en tient pas là, elle songe maintenant à ses intérêts financiers. Comme elle concède un plus grand nombre de lignes, et qu'elle prolonge la durée de la concession, elle augmente aussitôt le droit annuel de stationnement et elle prescrit le partage des bénéfices annuels au-dessus d'un certain chiffre entre la Compagnie et la ville.

Pour atteindre ce double but, elle accorde de nouveau les deux compensations consenties déjà en 1854, elle abandonne le droit exclusif de circulation avec faculté de stationnement, — nous l'avons vu plus haut, — et elle l'autorise pendant une durée semi-séculaire parce que « l'organisation d'un service public de cette nature exige l'avance de capitaux considérables, et qu'il est de toute nécessité que le traité qui intervient à cet effet avec une Compagnie soit de longue durée, de manière à répartir la charge de l'amortissement du capital engagé sur un certain nombre d'années suffisant pour permettre de modérer autant que possible le prix de transport à exiger du public ».

Ce traité fut conclu entre la Compagnie des omnibus et le préfet de la Seine représentant la ville de Paris, le 18 juin 1860. Il est à remarquer que le traité de 1854 porte la signature du préfet de police, tandis que celui de 1860 est signé par le préfet de la Seine. Cette différence s'explique par le fait que les attributions du préfet de police et celles du préfet de la Seine furent modifiées

entre les conclusions de ces deux contrats. La petite voirie, attribuée en 1854 au préfet de police, avait passé en 1860 dans les attributions du préfet de la Seine, par le décret du 10 octobre 1859 concentrant entre les mains de ce dernier la grande et la petite voirie (1). Le préfet de police conserve seulement dans la conclusion de ces traités un droit d'avis pour tout ce qui touche à l'entretien ou à la sécurité de la voie publique, à la salubrité ou à la circulation. Ces changements, apportés par le décret de 1859 dans les attributions du préfet de la Seine et du préfet de police, sont du reste constatés par le conseil municipal dans sa délibération approuvative du traité de 1860.

« Considérant que ces dispositions, ayant toutes un caractère d'utilité, rentrent dans les attributions du préfet de la Seine, auquel appartient, aux termes du décret du 10 octobre 1859, le droit de faire des traités et tarifs concernant les voitures publiques.

« Qu'elles n'ont pas le caractère de mesure de police, puisqu'elles ne s'appliquent ni à la liberté, ni à la sécurité de la voie publique, et qu'elles ne font par conséquent aucun obstacle à la réglementation par le préfet de police de tout ce qui peut intéresser la liberté et la sécurité de la circulation ; que ce magistrat l'a formellement reconnu dans sa lettre du 21 juin 1860, en déclarant qu'il n'avait aucune objection à faire contre des dispositions du traité.

« Que si quelques-unes de ces dispositions avaient été

(1) Voir Courcelle, *Traité de la voirie*.

réglementées antérieurement par le préfet de police, c'était à une époque où se trouvait réuni entre ses mains tout ce qui était relatif aux voitures publiques, non seulement au point de vue de la sécurité des personnes et de la liberté de la circulation, c'est-à-dire de la police, mais encore tout ce qui concernait les traités et les tarifs relatifs à ces voitures ; que ces dernières attributions ayant été conférées à M. le préfet de la Seine par le décret précité, etc... »

Ainsi que nous le voyons, ces conventions sont toujours précédées d'une délibération de la commission municipale, nommée par le pouvoir exécutif et remplaçant le conseil municipal élu (loi du 5 mai 1855, sur l'organisation municipale, article 11, « érigeant en règle cette pratique exceptionnelle »). « Pendant toute la durée du second Empire, Paris a eu de la sorte un conseil nommé au lieu d'un conseil élu. Le nombre des conseillers est seulement élevé à soixante lorsque la barrière est reculée en 1859 et que Paris englobe les communes suburbaines (1). » Ce conseil tenait ses pouvoirs de la loi municipale du 18 juillet 1837.

L'article 1^{er} du traité de 1860 est ainsi conçu :

« Dans le but de satisfaire aux besoins résultant de l'extension des limites de Paris, la ville de Paris concède à la « Société générale des omnibus », pour vingt-six ans en sus des trente années fixées par la convention du

(1) Berthélemy, *Traité élémentaire de droit administratif*, p. 246.

15 juillet 1854, c'est-à-dire pour cinquante-six années qui ont commencé à courir le 1^{er} juin 1854 et finiront le 31 mai 1910, le droit exclusif de faire circuler, avec faculté de stationnement sur la voie publique, dans l'enceinte de Paris, et conformément aux règlements, les voitures dites omnibus, employées au transport en commun des personnes, tant dans ladite enceinte qu'entre Paris et les communes de Courbevoie et de Vincennes. »

La Compagnie des omnibus obtient le droit exclusif de faire circuler ses voitures avec faculté de stationnement. L'ambiguïté du texte a donné lieu à de nombreuses discussions. Voyons en quoi consiste exactement ce droit. Est-ce un double privilège portant sur la circulation et le stationnement, est-ce simplement un privilège exclusif de faire circuler avec faculté de stationnement en plus, auquel cas le premier entrepreneur le désirant peut faire circuler sans faculté de stationnement, ou bien est-ce avant tout un privilège de stationnement ?

Pour nous, le privilège accordé par la ville consiste avant tout dans cette faculté de stationnement, et accessoirement dans le droit de circulation. En effet, ce privilège de stationnement est la partie essentielle du contrat, il en est la raison d'être, la clé de voûte ; sans lui tout s'écroule, la convention perd toute valeur. On objecte que cette faculté est accessoire et que le mot « avec » le prouve surabondamment. Que serait, dit-on, un droit de stationnement sans droit exclusif de circulation, et à quoi servirait à une Compagnie de transport d'avoir un

privilège payé si cher, si le droit de circulation demeure libre ?

Mais, aussi, qu'est-ce que conférer principalement un privilège de circulation, puisque chacun a le droit de circuler, et qu'on ne peut l'empêcher de circuler ? C'est, croyons-nous, ne rien concéder du tout. Seule une chose importe, c'est la faculté de stationnement ; c'est la seule chose que la ville puisse abandonner, parce que seule elle en est maîtresse, et que seule elle peut en disposer, car si le droit de circulation, qui est la raison d'être de la voie publique, appartient à tous et ainsi échappe à tout monopole, il n'en est pas de même du droit de stationnement qui n'est donné que limitativement.

L'administration municipale l'entendait ainsi, et nous en avons la preuve dans le fait que le préfet de la Seine, qui a dans ses attributions la réglementation de ce droit de stationnement, a signé seul le contrat de 1860, tandis que le préfet de police, qui réglemente tout ce qui intéresse la circulation, n'a pas participé au traité. Du reste les conseillers municipaux firent nettement cette distinction dans un de leurs considérants cités à la page précédente. Le traité a donc seul en vue le droit de stationnement, car, au cas contraire, le préfet de police serait intervenu, et c'est ce privilège exclusif qu'obtient la Compagnie des omnibus.

La jurisprudence est unanime en ce sens. « La seule chose à laquelle elle (la ville) fût tenue, c'était d'empêcher le stationnement sur la voie publique des entreprises rivales » (C. cass., 28 février 1872).

Voici comment s'exprime le tribunal civil de la Seine dans son jugement du 17 juin 1903, statuant dans le fameux procès engagé entre la ville et la Compagnie des omnibus.

« Attendu que par application de principes certains il est impossible d'interpréter les articles premiers ci-dessus visés du cahier des charges du 15 juillet 1854 et du traité du 18 juin 1860, en ce sens qu'ils conféreraient à la Compagnie des omnibus un droit exclusif de circulation pour les voitures servant au transport en commun des personnes, droit qu'il n'appartenait pas à la ville de Paris de concéder et qui serait manifestement illégal.

« Qu'il convient au contraire de décider, conformément aux principes ci-dessus posés, et au texte même du cahier des charges et du traité visé plus haut, que le seul droit exclusif concédé par la ville de Paris à la Compagnie générale des omnibus est un droit de stationnement sur la voie publique, tandis que la faculté de circulation demeure entièrement libre et appartient à tous. »

Nous verrons plus loin, dans notre étude sur les tramways, ce que devait être ce stationnement et ce que devait devenir plus tard dans la pratique ce monopole, et quelle devait en être la valeur.

Pour l'instant, voyons sur quel mode de transport portait ce privilège.

L'article 1^{er} continuait ainsi : Cette concession ne comprend pas le service des voitures faisant le transport en commun des voyageurs partant ou arrivant par les che-

mins de fer, ni celui des voitures faisant le transport des personnes dans les communes situées en dehors de l'enceinte de Paris, ni enfin le service des omnibus sur rails que le sieur Loubat, au droit duquel la Société des omnibus est substituée, a été autorisé à créer de Vincennes, au pont de Sèvres et au rond-point de Boulogne, par décret impérial du 18 février 1854.

La présente concession ne fait pas obstacle au droit que possède le gouvernement d'autoriser soit toute autre entreprise usant de la voie ordinaire, soit l'établissement de nouvelles voies ferrées s'embranchant sur celle déjà autorisée, ou toutes autres qui seraient concédées.

Elle ne fait pas non plus obstacle à l'établissement de diligences entre Paris et les localités voisines, à la condition que ces diligences ne fassent pas dans leur trajet dans l'enceinte de Paris le service d'omnibus et ne stationnent pas sur la voie publique.

La concession obtenue par la Compagnie des omnibus contient donc une triple limitation. Sont d'abord exclues du traité : les voitures faisant le service de chemins de fer, celles faisant un service hors de l'enceinte de Paris et les diligences circulant entre Paris et les localités voisines, mais toutes à une condition, c'est qu'elles ne fassent pas dans Paris un service de transport en commun. Les entreprises devaient avoir en vue un but unique, spécial : transporter des voyageurs d'un point de la ville — préalablement indiqué à la préfecture de police — à une gare ou à une des communes de la banlieue

desservies par elles, et elles ne pouvaient pas plus s'en écarter que ne le peuvent aujourd'hui les voitures de course, transportant des voyageurs de Paris à l'intérieur des champs de course. Comme les voitures de course actuelles, elles pouvaient prendre des voyageurs à l'aller sans pouvoir en déposer, tandis qu'au retour elles pouvaient en déposer, mais non en prendre. Ce n'était qu'à cette condition que le traité de 1860 leur était applicable.

En troisième lieu, dans le monopole n'est pas comprise la concession Loubat. Nous verrons, en étudiant les tramways, ce qu'était cette concession, mais nous pouvons dire d'ores et déjà que cette réserve était bien inutile, car cette concession ayant été accordée par l'Etat, la ville n'avait aucun pouvoir sur elle.

Il en est de même de la seconde réserve que fait la ville en faveur du gouvernement dans le 3^e alinéa. Il était de même inutile que la ville réserve les droits de l'Etat, parce que de son propre chef elle ne pouvait ni les diminuer, ni les engager. On a sans doute voulu montrer formellement par cette clause que seule la ville était liée, tandis que le gouvernement gardait son entière liberté d'action envers les concessions futures.

C'est ce traité qui a réglé tant bien que mal jusqu'en 1910 les rapports existant entre la ville de Paris et la Compagnie des omnibus. Nous verrons, au cours de cette étude, les multiples contestations auxquelles il a donné lieu et les luttes nombreuses qu'entraîna la rédaction si ambiguë de l'article 1^{er} analysé plus haut.

LES TRAMWAYS

Les tramways ont une origine bien plus moderne que les omnibus, ce qui est très compréhensible, car ils n'ont pu naître qu'après les perfectionnements de la mécanique moderne. Comme les chemins de fer ils remontent au début du ^{xix}^e siècle, et comme eux ils sont de conception anglaise. C'est en effet pour la première fois, en 1804, dans le pays de Galles, que roule une locomotive sur voie métallique, et c'est en 1809, entre Gloucester et Cheltenham qu'est établi le premier tramway transportant des voyageurs.

Mais bien que ces deux modes de transport aient vu le jour à une même époque, leur fortune ne fut pas égale. Tandis qu'une trentaine d'années suffirent pour rendre le chemin de fer pratiquement utilisable, il fallut pour les tramways une période d'incubation beaucoup plus longue, car, pendant un demi-siècle ce genre de locomotion resta stationnaire et ne fit que d'infimes progrès. Le premier essai tenté en France, essai bien timide d'ailleurs, remonte en effet à 1854. — Voies ferrées à traction animale de Sèvres à Vincennes avec embranchement au rond-point de Boulogne. —

Ce développement si lent ne doit pas nous étonner outre mesure, car si les tramways sont appelés, ainsi qu'on l'a

vu par la suite, à rendre d'inappréciables services, leur importance n'est en rien comparable à celle des chemins de fer. Tandis que les tramways n'ont que des intérêts locaux à satisfaire, les chemins de fer sont créés pour la satisfaction nécessaire des intérêts généraux, tandis que l'établissement des uns n'intéresse qu'une cité ou quelques cités voisines, la création des autres intéresse toute une nation, et même aujourd'hui plusieurs nations. Un seul exemple suffit pour montrer la différence des intérêts en jeu : La grève, c'est-à-dire, l'arrêt brusque d'un de ces moyens de transport. Nous avons eu malheureusement ces dernières années de nombreuses grèves de tramways. Certaines villes comme Bordeaux, Paris même, ont été privées de tramways (Tramways Nord, Est-Parisien, etc.), et nous avons eu un essai de grève générale des chemins de fer. Dans cette dernière grève, heureusement vite réprimée, la vie de la nation a paru un moment arrêtée, il semblait qu'il manquait à ce grand corps que forme la France, un de ses membres essentiels. Combien à côté semble bénin l'arrêt des tramways Nord, par exemple, arrêt qui pourtant nuisait gravement aux individus desservis par ces tramways, mais dont ne souffrait qu'une partie minime de la nation et même de la ville et dont se désintéressait l'autre partie !

Aussi, logiquement, la première loi qui régit les nouveaux moyens de transport mécaniques s'applique-t-elle aux chemins de fer. C'est cette loi (11 juin 1842) qui « vint enfin décider l'établissement du système de gran-

des lignes qui constitue encore l'ossature remarquablement rationnelle du réseau français et poser les bases du régime financier propre à assurer leur exécution (1). » C'est d'elle que date le prodigieux essor imprimé à cette nouvelle industrie.

Les grandes artères convergeant sur Paris furent d'abord exécutées, puis tous les grands centres industriels, les ports de mer, les points stratégiques furent successivement desservis suivant un plan d'ensemble arrêté presque d'un seul jet. Lorsque ces nouvelles voies furent construites, on s'aperçut vite que si elles reliaient bien entre eux les principaux centres industriels et commerciaux, elles ne parviendraient que très lentement, malgré d'énormes dépenses, à traverser et à relier certaines régions, qui, tout en étant de moindre importance, avaient un besoin évident de voies ferrées dans l'intérêt de leur commerce et de leur industrie. Un besoin croissant de circulation rapide se manifestait de tous côtés depuis l'apparition des chemins de fer ; les chefs-lieux de départements, d'arrondissements, de cantons même, réclamaient à leur tour une part dans la distribution. Les frontières se rapprochaient, les villes les plus éloignées commençaient à entretenir des rapports constants, celles qui étaient peu distantes les unes des autres entraient en relations continuelles, mais les centres moins importants, quoique dignes d'intérêt, se trouvaient deshérités dans ce

(1) Colson, *Abrégé de la législation des chemins de fer et des trams*, p. 3.

grand partage, et voyaient ainsi leur importance décroître, leur commerce dépérir, reliés comme ils l'étaient aux voies ferrées par des moyens de roulage lents, mal commodes et peu pratiques. C'est cette situation, à laquelle il ne fut que partiellement remédié, que dépeindra plus tard M. René Brice, dans son rapport sur la loi de 1880 (1). « Ces lignes d'intérêt général, si étendues qu'elles soient, ne peuvent desservir toutes les parties du territoire français et laissent en dehors d'elles, privées des éléments de richesse que tous les moyens de transports à bon marché assurent aux régions qui en sont dotées, une foule de communes pauvres aujourd'hui qui bientôt seraient riches si on leur donnait la possibilité de conduire à des prix raisonnables sur nos grands marchés et dans nos ports le produit de leur sol, de leurs industries et de leur travail. »

C'est alors que l'on eut l'idée de créer des chemins de fer d'un prix de revient moins onéreux, permettant de relier entre elles ces diverses régions dans des conditions différentes de celles imposées aux lignes d'intérêt général, tant au point de vue de la construction que pour ce qui intéresse l'exploitation.

Ce nouveau plan consistait à réaliser, par l'application de la loi du 21 mai 1836, mais dans une proportion restreinte, ce qui avait été fait jusqu'alors par la loi du 11 juin 1842 pour l'établissement des lignes d'intérêt général, en

(1) Rapport René Brice, Chambre des députés, *J. off.*, 11 août 1879, annexe n° 4694.

mettant ainsi à la charge exclusive du département et des communes, les dépenses de construction que cette dernière loi attribuait presque intégralement à l'Etat.

L'initiative de ces chemins de fer fut prise dans le Bas-Rhin, en 1858, par M. Minnerel, préfet, et M. Coumes, ingénieur des ponts et chaussées en retraite. Le conseil général du Bas-Rhin appliqua à ces chemins de fer la législation des chemins vicinaux, c'est-à-dire la loi du 21 mai 1836.

Une circulaire du 12 août 1865 nous montre quel était le but poursuivi. Ces nouvelles voies ferrées devaient converger vers les centres importants, et réunir à ces centres toutes les localités ou régions de moindre importance. Le chemin de fer d'intérêt local devait être et ne devait être qu'un affluent des grandes lignes, et en 1880 comme en 1860 son objet était le même « Constituant (1) les grandes routes ferrées, l'artère principale du réseau, elles (les grandes lignes) appellent la création de lignes secondaires, qui devront se grouper autour d'elles, comme les chemins vicinaux se sont groupés autour des routes nationales et dont le rôle sera de recueillir le trafic de la localité en vue de laquelle elles auront été construites, de le verser dans la ligne voisine, et de conduire celui apporté par la grande ligne jusqu'au cœur de la région qu'elle doit féconder.

Allié, auxiliaire et non point ennemi des grandes

(1) Rapport René Brice.

lignes, le chemin de fer d'intérêt local doit vivre à côté d'elles en bon voisinage, les aidant, recevant parfois d'elles un appui précieux contribuant en même temps qu'elles par les mêmes moyens, mais avec des procédés sur plus d'un point différents au seul développement de la richesse publique. »

Malgré ce perfectionnement considérable dû à la création de ces nouvelles lignes, un besoin nouveau se faisait sentir. On venait de réaliser un progrès énorme à l'égard des grands parcours, les distances de ville à ville diminuaient de jour en jour ; néanmoins le déplacement à petite distance, agissant il est vrai dans une sphère plus restreinte, mais d'une action nécessaire, exigeait une solution. Plus nous allons et plus l'adage anglais : « Le temps est de l'argent » est vrai. Aujourd'hui il faut aller vite, et dans les grandes villes et surtout dans une ville telle que Paris, aux divers points très éloignés les uns des autres, il faut, aussi bien et même davantage que dans d'autres régions moins peuplées, réunir ces divers points et faire qu'ils se confondent grâce à une locomotion rapide et peu onéreuse. C'est ainsi que l'idée du tramway prit corps. Pourquoi, pensa-t-on, ne pas se servir, ainsi qu'on le fait à l'étranger et ainsi que nous le faisons nous-même, sur une très petite échelle il est vrai, des voies déjà existantes et ne pas y adapter un système de traction à chevaux, ou même peut-être plus tard mécanique, ne gênant en rien la circulation des piétons ou des voitures, prenant des voyageurs et les déposant sur le parcours

poursuivi. Déjà l'impulsion était donnée à l'étranger et Genève (1862), Bruxelles (1867), Vienne (1868), Londres (1870), Constantinople (1872) nous avaient devancés. Le véritable mouvement significatif se montre en France en 1873, date des décrets concernant les réseaux de Paris, Lille, Le Havre, etc., car nous négligeons le premier chemin de fer américain allant de Paris à Versailles concédé en 1854 à M. Loubat, comme offrant peu de ressemblances avec les tramways modernes tels que nous les concevons aujourd'hui, le gouvernement n'ayant pas cru, après coup, pouvoir permettre la construction et l'exploitation de voies ferrées sur le quai des Tuileries que parcouraient journellement les voitures de la Cour et ne voulant pas, à cause du danger, livrer à l'exploitation la rue si populeuse et si fréquentée du faubourg Saint-Antoine.

Ce mode de locomotion étant tout nouveau, quel nom allait-on lui donner ? A l'étranger on se servait du mot anglais « tramway ». A Paris le public l'appelait le « chemin de fer américain » ou même tout simplement « l'Américain », en souvenir sans doute de la ligne New-York-Harlem, construite par l'ingénieur français Loubat. De même, dans un avis doctrinal du 22 février 1872, la commission provisoire chargée de remplacer le Conseil d'Etat le nomme « Chemins de fer à traction de chevaux, dits américains ». Dans le décret du 9 août 1873 il est concédé au département de la Seine « un réseau de voies ferrées desservies par des chevaux dans Paris et sa banlieue ». Le mot tramway n'est encore employé nulle

part. Nous le trouvons pour la première fois dans le traité de rétrocession conclu entre le département de la Seine et la Compagnie des omnibus. — ART. 1^{er}. — « La concession à faire à la Compagnie des omnibus comprend les parties du réseau des tramways à construire dans l'intérieur de Paris, etc... » Quel mot allait-on employer ? Allait-on se servir du mot « tramways » ou indistinctement des diverses autres appellations ? « Chemins de fer américain » ou simplement « Américains », voies ferrées desservies par des chevaux, ou même du terme employé par le gouvernement dans son projet de loi « Voies ferrées établies sur le sol des voies publiques » ?

Pour simplifier nous allons anticiper légèrement et abandonner l'ordre chronologique afin de voir après quelles discussions ces diverses expressions furent évincées et comment le mot anglais « tramways », passa dans notre langue.

Le gouvernement, avons-nous dit, lorsque vint en discussion la loi de 1880, première loi régissant la matière, proposait le terme de « voies ferrées établies sur le sol des voies publiques ». Mais cette expression, quoique correspondant bien à la réalité des choses, avait le gros inconvénient d'être trop longue, aussi nombreux étaient ceux que préféraient employer le mot « tramway » adopté déjà par les lois belges (1875) et espagnoles (1877). La commission nommée par le Sénat et son rapporteur, M. Hérold, étaient de cet avis. « Les voies ferrées, disait M. Hérold, établies sur les voies publiques

sont de diverses espèces. Les unes fonctionnent à l'aide de rails plats, permettant la circulation des voitures ordinaires et des piétons, les autres fonctionnent à l'aide de rails saillants pouvant faire obstacle à la circulation des voitures ordinaires, mais n'interdisant pas celle des piétons ; sur certaines lignes la traction s'opère au moyen de chevaux, sur d'autres elle s'opère au moyen de moteurs mécaniques.

La langue usuelle, sans distinction entre ces divers cas, applique à toutes ces voies le nom de « tramway » qui, étymologiquement ne désignerait que les voies à rails lisses ou plats. Pour le public en France, le signe caractéristique des tramways est d'être une voie ferrée établie sur une voie publique, voie qui la plupart du temps existait antérieurement et qui dans tous les cas reste affectée à la circulation ordinaire. Peu importe la forme des rails, peu importe le système de traction, peu importe encore le modèle, la destination particulière et même le nombre des voitures soumises à la traction.

Puisqu'il en est ainsi, puisque pour tout le monde à peu près en France, tramway signifie voie ferrée établie sur les voies publiques, pourquoi au lieu de « loi relative aux voies ferrées établies sur les voies publiques », ne pas dire « loi relative aux tramways », on y gagnera temps et peine. »

Le gouvernement, en la personne du ministre des travaux publics, M. de Freycinet (1), persistait néanmoins

(1) *J. off.*, 23 février 1879.

dans son opinion. « Je crois qu'il y a quelque intérêt disait M. de Freycinet, à ne pas accepter le néologisme proposé par la commission. Je dis néologisme à cause du sens très élargi, très différent de celui qui est passé dans l'usage ordinaire que la commission veut créer au profit du mot tramway. » Il était soutenu en cela par de nombreux sénateurs, notamment M. de La Fayette (1). « Je préfère de beaucoup, disait ce dernier, le texte du gouvernement. Le projet de loi de la commission invente un nouveau mot, il faut bien le dire, un mot anglais. Je sais bien que dans le langage technique des chemins de fer, il est à la mode de se servir des expressions de nos voisins d'outre-Manche, mais il faut cependant prendre garde à ne pas être trop anglais. Le projet de M. le ministre des travaux publics dit en très bon français et très clairement ce qu'il veut dire, et le projet de la commission s'exprime d'une façon moins heureuse. »

Enfin après de nombreuses discussions sur lesquelles nous ne nous étendrons pas plus longuement, le mot « tramway » fut adopté, grâce à Littré que l'on invoqua en sa faveur, et surtout grâce à sa concision qui fit taire tous les scrupules patriotiques ; en l'adoptant la loi de 1880 l'a fait passer à jamais dans notre langue, et personne ne songe maintenant à le répudier.

Suivant certains auteurs, ce terme proviendrait d'un wagon à charbon, en usage dans les mines anglaises,

(1) *J. off.*, 23 février 1879.

appelé trams, roulant sur une sorte de voie formée de bandes de bois ou de fer ; il signifiait donc à l'origine, chemins pour les trams ; chemin sur lequel on a disposé d'étroites bandes de bois, de pierre ou de fer pour les trams ou wagons (Nuttal).

Suivant un autre auteur, « ce mot (1) viendrait de Outram, qui construisit au XVIII^e siècle, dans les houillères d'Angleterre des voies à rails plats en fonte, munis d'un rebord et appelées outram roads ou outramways, et par abréviation tramways ».

Nous ne nous chargerons pas d'élucider ce point de linguistique, de quelque valeur spéculative peut-être, mais sans grand intérêt pratique.

Quoi qu'il en soit, c'est sous forme de plateaux en bois posés sur des routes existantes que prirent naissance, dans le comté de Newcastle, les premiers tramways destinés au transport ou charbon et non des voyageurs, vers le commencement du XVII^e siècle. L'invention des tramways est donc de beaucoup antérieure à celle des chemins de fer, mais ce perfectionnement apporté dans les moyens de transport demeura presque stationnaire pendant deux siècles, et il n'y eut véritablement amélioration que lorsque au plateau de bois ou de fonte on substitua le rail. Le mot « tramway » n'exprime donc pas exactement, au point de vue rigoureusement étymologique, la chose qu'il désigne, mais il en est de ce mot comme de beau-

(1) Lacan, *Etude théorique et pratique sur les chemins de fer d'intérêt local et les tramways*, p. 184.

coup d'autres ; une sorte de convention fait pour tous qu'il désigne bien le moyen de locomotion que le législateur de 1880 avait en vue.

Mais en quoi consistait exactement ce moyen de locomotion, quel était son sens précis, en un mot, pour nous comme pour le législateur de 1880, qu'est-ce qu'un tramway ? M. Herald, cité déjà, nous en a donné une définition : un tramway est une voie ferrée établie sur une voie publique, voie qui la plupart du temps existait antérieurement et qui, dans tous les cas, est ou reste affectée à la circulation ordinaire.

De nombreuses définitions du tramway ont été données, nous en citerons seulement quelques-unes, afin de bien montrer les principales caractéristiques de ce moyen de locomotion.

Le Conseil d'Etat, faisant ressortir le critérium permettant de distinguer le chemin de fer d'intérêt local du tramway (ce que n'avait pas fait la loi de 1880), s'exprime ainsi dans un avis du 6 août 1884. On reconnaît les tramways à ce que « leur plate-forme sur toute leur étendue, aussi bien dans les sections à travers champs, que sur les voies publiques empruntées par le tracé, demeure accessible à la circulation ordinaire des voitures ou des piétons, ou tout au moins à celle des piétons ; que la ligne destinée à être exploitée de manière à prendre ou à laisser des voyageurs ou des marchandises sur tous les points du parcours doit nécessairement être accessible aux piétons et, le cas échéant, aux voitures dans toutes

son étendue, et doit en conséquence être considérée comme un tramway, quelle que soit l'importance relative des sections à travers champs ».

Comme M. Hérold, une commission siégeant au ministère des travaux publics et recherchant les modifications utiles à apporter à la loi de 1880, attache une grande importance au fait que le tram doit être établi sur une voie préexistante : ne seront considérées comme tramways que les lignes isolées qui emprunteront le sol des voies existantes sur plus des *deux tiers de leur longueur*, et les lignes reliées entre elles de façon à former un réseau unique qui satisfait à la même condition pour la partie de ce réseau à concéder à titre ferme et non compris les concessions qui peuvent être prévues à titre éventuel.

Au troisième Congrès international des chemins de fer tenu en septembre 1889, M. Bignami, directeur du chemin de fer Turin-Ciriélanzo, donnait des tramways cette définition très simple, un peu trop simple même : Ce sont des lignes qui occupent continuellement ou presque continuellement la route en n'empêchant pas le roulage ordinaire.

Dans son étude sur les tramways, M. Lartiges'exprime ainsi : « Les tramways sont des voies ferrées à traction de chevaux ou de moteurs mécaniques, dont l'exécution est autorisée par le chef de l'Etat et qui, établies en général pour la majeure partie sur le sol des voies publiques sans empêcher la circulation ordinaire, ont pour but de

desservir une ville ou une région plus ou moins importante. »

De ces nombreuses définitions nous pouvons dégager deux caractéristiques essentielles qui distinguent nettement les tramways des autres modes de transport.

Ils doivent : 1° se servir en majeure partie du sol des voies précédemment existantes ; 2° ne pas gêner la circulation ordinaire des piétons ou des voitures. Peu importe le mode de traction, la forme des rails, et le modèle des voitures.

A notre avis, le tramway peut être ainsi défini : Voie ferrée établie généralement sur les chaussées des rues et des routes, sans grande modification du profil de la chaussée, à traction de chevaux ou de moteurs mécaniques, n'empêchant pas la circulation ordinaire, et destinée plus spécialement au transport des voyageurs, mais pouvant servir également à un service limité de marchandises.

Certes nous reconnaissons que notre définition est quelque peu élastique, mais les différents modes de transport en usage actuellement, qu'on les appelle tramways ou chemins de fer d'intérêt local, passent de l'un à l'autre par des transitions renfermant beaucoup d'éléments communs, qui, dans certains cas, rendront le classement quelque peu conventionnel et qui feront que, dans certaines occasions, la procédure administrative rencontrera quelque scrupule pour fixer la démarcation exacte entre ce qui appartient au domaine du chemin de fer d'intérêt local et ce qui appartient au domaine du tram-

way. Faudra-t-il alors placer le concessionnaire sous la partie de la loi régissant les tramways ou sous la partie concernant les chemins de fer d'intérêts locaux ? Pour Paris, il est vrai, ces difficultés de classements seront minimales, mais néanmoins elles pourront se rencontrer. En effet, en quoi diffèrent, surtout dans la partie *intra-muros*, les « chemins de fer sur routes de Paris à Arpajon » des autres tramways urbains ?

I. — Rapports des Compagnies de tramways ou d'omnibus avec les pouvoirs publics.

Constitution des entreprises de tramways et d'omnibus. Différences fondamentales.

Les omnibus et les tramways, chacun dans leur sphère, poursuivent le même but : transporter des voyageurs d'un point à un autre, plus ou moins rapidement, suivant un parcours limitativement déterminé, mais là s'arrête toute analogie entre eux, et immédiatement surgissent de grosses différences dans l'établissement de ces deux moyens de transport, tant au point de vue technique qu'au point de vue légal.

Une des caractéristiques des tramways, avons-nous vu, est de se servir en grande partie du sol des voies précédemment existantes : D'où pose nécessaire de rails sur la chaussée, et de la part du tramway emprise privative, permanente et même anormale de la voie, car la mise en

état ne va pas sans un bouleversement qui rend indisponibles, pendant un laps de temps assez long, complètement ou partiellement, les rues ou routes sur lesquelles le tramways va être établi. Même lorsque la voie est remise en état, le tramway, par l'encombrement constant qu'il occasionne sur la chaussée, est une gêne permanente apportée à la circulation, et de plus son exploitation nécessite l'installation d'un outillage embarrassant et même dangereux sur la voie publique.

Le fonctionnement d'un service d'omnibus, au contraire, n'entraîne pas la même occupation de la voirie, et par suite la même emprise du sol. L'omnibus ne s'approprie pas la voie publique comme le font les tramways, l'usage qu'il fait de la chaussée est normal, il est semblable à celui qu'en font les autres véhicules et ne trouble la circulation que dans une mesure bien moindre, car par sa mobilité sur le sol, l'omnibus se prie à toutes les nécessités. De ces nombreuses différences dans le fonctionnement découleront logiquement d'importantes conséquences juridiques. Les pouvoirs publics n'accorderont l'autorisation d'exploiter un réseau de tramways qu'après un ensemble de formalités revêtant le caractère d'un contrat administratif, et les droits du concessionnaire seront limitativement ceux qu'aura bien voulu consentir l'autorité concédante. Il n'en est pas de même dans la création d'un service d'omnibus. Certes la puissance publique intervient, mais ce n'est pas dans le même but. Cette intervention est logique, car le contrôle est néces-

saire, mais elle ne revêt pas le même caractère que dans la concession d'un service de tramway, et ce ne sont pas les mêmes considérations qui déterminent les pouvoirs publics à intervenir.

Nous avons vu pour quelle raison et dans quel but la ville de Paris avait passé avec la Compagnie des omnibus les contrats de 1854 et de 1860. Elle aurait pu laisser libre l'exploitation des véhicules publics et laisser fonctionner concurremment les diverses entreprises qui existaient à cette époque ou même en autoriser de nouvelles à la condition que toutes respectent les règlements de police auxquels leur nature les soumettait. Aurait-elle pu autoriser aussi facilement la formation de plusieurs réseaux de tramway circulant comme ils l'entendaient sur les mêmes chaussées ? Non, et de cette différence découlent d'importantes conséquences.

La Compagnie des omnibus obtient sa concession par un simple contrat passé entre elle et la ville. C'est la ville qui directement lui concède par contrat le droit de circuler, tandis que les Compagnies de tramways sont obligées d'obtenir une concession administrative soumise aux règles et aux sanctions d'un cahier des charges. Nous en avons un exemple frappant dans la concession d'un réseau de tramways et de lignes d'omnibus obtenue en 1910 par la Compagnie générale des omnibus. L'article 3 du décret du 31 mai 1910 approuve : 1^o La convention passée le 28 mai 1910 entre le préfet de la Seine, au nom de la ville de Paris, et la Compagnie générale des omnibus

de Paris, pour la *rétrocession* du réseau de tramways susmentionné, *conformément aux conditions du cahier des charges* annexé à cette convention.

2° Le *traité* intervenu, le 28 mai 1910, entre le préfet de la Seine, au nom de la ville de Paris, et la Compagnie générale des omnibus de Paris, et *portant concession* à cette compagnie, pour une durée de quarante ans, à dater du 1^{er} juin 1910, du service public dans l'enceinte de Paris, des voitures dites omnibus employées au transport en commun des personnes.

Cette Compagnie exploitant un réseau comprenant des omnibus et des tramways obtient sa concession de la ville de deux façons différentes. *Pour la partie tramways* : La ville obtient la concession de l'Etat, qu'elle rétrocède à la Compagnie des omnibus, pour une période fixée au cahier des charges. — ART. 1^{er} de la convention. — « La ville de Paris qui sollicite de l'Etat la concession des lignes de tramways qui sont désignées à l'article 2 du cahier des charges ci-joint, s'engage à la rétrocéder à la Compagnie qui accepte pour la période fixée à l'article 16 dudit cahier des charges. » — *Pour la partie omnibus* : la ville concède directement, avec droit exclusif de stationnement comme elle l'avait fait déjà en 1860. — ART. 1^{er} de la convention. — « La ville de Paris concède à la Compagnie générale des omnibus de Paris pour une période qui commencera à courir le 1^{er} juin 1910 pour finir le 31 décembre 1950, avec droit exclusif de stationnement sur la voie publique, le service public dans l'enceinte de Paris des voitures

dites omnibus employées au transport en commun des personnes. » Nous avons déjà vu, en étudiant le traité de 1860, ce qu'était ce droit de stationnement, et qu'il appartenait à la ville seule d'en autoriser l'usage. Pour Paris, où il est appliqué aux tramways un régime spécial en matière de concession, on perçoit encore mieux la différence fondamentale qui sépare ces deux moyens de locomotion. La ville ne peut concéder directement un réseau de tramways, ce droit appartenant seul à l'Etat, « tous (1) les tramways dépendant du domaine public national à raison de la confusion de fait qui existe entre les voies nationales et les voies municipales », à l'encontre des tramways, la ville peut concéder directement, car la seule chose qu'elle concède, ce droit exclusif de stationnement, lui appartenant en propre, elle peut en disposer librement. En concédant ce droit de stationnement, elle consent simplement une location, avant tout elle fait un bail, et la redevance que lui fournit le concessionnaire est le loyer des emplacements affectés aux voitures. La loi municipale de 1884 autorise cette location en termes exprès. — ART. 133, § 7. — Les recettes du budget ordinaire se composent... du produit des permis de stationnement et de location de la voie publique sur les rivières, ports et quais fluviaux et autres lieux publics. Néanmoins dans l'article 1^{er} du traité de 1910, la ville emploie (comme dans le traité de 1860), le mot « conces-

(1) Colson, p. 95.

sion ». Avant de pousser plus avant, voyons ce qu'est exactement une concession. « La concession de travaux publics, dit M. Berthélemy (1), est un contrat par lequel un entrepreneur s'engage à effectuer et à entretenir un travail public, moyennant le droit de percevoir une redevance sur ceux qui useront de ce travail. »

En outre, c'est un contrat synallagmatique, commutatif et fait *intuitu personæ*.

M. Payen (2) donne de la concession de chemins de fer ou de tramways la définition suivante : c'est un contrat synallagmatique par lequel l'État — ou le département ou la commune — confie à un particulier, ou à une Compagnie, la construction d'une voie ferrée et lui délègue ses droits pour l'exploitation de cette voie ferrée pendant un certain temps, en formant avec lui une sorte d'association pour le partage dans une mesure déterminée des bénéfices ou des pertes éventuels, et aussi le plus souvent pour la constitution du capital de premier établissement.

Mais ce contrat qu'est la concession rentre-t-il dans le cadre de l'un des contrats définis et réglementés par le Code ? C'est une question primordiale, car selon que la concession sera assimilée à tel ou tel contrat, il faudra lui appliquer dans toutes les difficultés qu'elle soulèvera, les règles spéciales à ce contrat. « De même si la

(1) Berthélemy, p. 602.

(2) Payen, *Des concessions de chemins de fer d'intérêt local et de tramways*, p. 11.

concession, sans être complètement assimilable à aucun de ces contrats, emprunte à plusieurs d'entre eux certains des traits qui les caractérisent, il faudra examiner dans quelle mesure les règles applicables à ces divers contrats sont applicables à la concession. »

Ce terme de « concession » a en effet un sens très étendu, dans la pratique il désigne les contrats les plus divers, contrats qui juridiquement n'ont entre eux que fort peu de liens semblables. Quelle analogie établir entre une concession de tramways et une concession de terre aux colonies ? Mais sans prendre de tels exemples, nous voyons dans la matière que nous traitons cette appellation générique « concession » présenter des caractères juridiques nettement dissemblables, selon qu'il s'agit d'omnibus ou de tramways.

Les traités de 1860 et de 1910 sont avant tout des baux, en vertu desquels la ville touche une redevance pour l'amodiation de la voie publique, constituée par le droit de stationnement accordé à la Compagnie concessionnaire, et quoique ces traités aient quelque analogie avec le contrat de transport, c'est ce caractère de location, ainsi que le reconnaît la jurisprudence, — jugement du tribunal civil de la Seine, 6 août 1886, considérant ces contrats comme une location « sous une forme et pour des usages déterminés » ; — qui est leur principale caractéristique juridique. On ne peut assimiler ces conventions aux marchés de travaux publics, car le concessionnaire des lignes d'omnibus n'ayant pas à exécuter

de travaux sur la voie publique pour l'exploitation de son entreprise, ces contrats n'ont rien de commun avec les marchés de travaux publics. Dans une concession de tramway, au contraire, l'entrepreneur de transport doit accomplir un certain travail, il y a louage d'ouvrage, tel que le définit l'article 1710 du Code civil. « Le louage d'ouvrage est un contrat par lequel l'une des parties s'engage à faire quelque chose pour l'autre, moyennant un prix convenu entre elles », et le concessionnaire est celui que définit l'article 1779 dans le paragraphe 3. « Il y a trois espèces principales de louage d'ouvrage et d'industrie :... 3^o celui des entrepreneurs d'ouvrages par suite de devis ou de marchés », et ce travail exécuté par l'entrepreneur à la suite de « devis ou de marchés », donne à la convention le caractère d'un marché de travaux publics.

« La jurisprudence, dit Laferrière (1), assimile les concessions de travaux publics aux marchés de travaux publics », et cela parce qu'il y a, en plus de l'amoindrissement de la voie publique, un travail à effectuer sur cette voie, travail qui change le caractère juridique de la concession, de même qu'il en change le mode d'exploitation. Cette nouvelle différence a une grosse répercussion, notamment en ce qui concerne la compétence en matière de contestation. Pour les concessions de chemins de fer ou de tramways assimilés aux marchés de travaux publics, toutes les contestations relatives à l'exécution et à l'in-

(1) Laferrière, *Traité de la juridiction administrative*.

interprétation du contrat sont de la compétence du tribunal administratif. « Par exception, en matière de contrats de travaux publics, les tribunaux administratifs ont été déclarés compétents pour viser toutes contestations entre le concédant et le concessionnaire. On sait aussi qu'ils ont reçu compétence pour évaluer les dommages causés par l'exécution des travaux et en ordonner réparation.

« Cette matière des travaux publics constitue la plus grosse part du contentieux administratif par détermination de la loi. Cette exception traditionnelle a sa raison d'être dans la forme que revêtent les contrats de travaux publics. Il ne s'agit pas d'interpréter ici des contrats ordinaires où la volonté de chacune des parties a pu se manifester d'une manière imparfaitement claire. La volonté de l'administration qui traite a pour expression les cahiers des charges rédigés administrativement, conformément à des formules consacrées par l'usage. Les concessionnaires et les entrepreneurs qui se chargent de l'exécution du travail ne font qu'adhérer à ces actes dont l'interprétation convient mieux à des administrateurs qu'à des juges de droit commun (1). »

La Cour de cassation, il est vrai, a consacré pendant un certain temps une solution contraire, mais aujourd'hui elle admet, comme le Conseil d'Etat, dont la jurisprudence n'a jamais varié sur ce point, que le cahier des charges d'une concession conserve, entre l'administration et le conces-

(1) Berthélemy, p. 603 et 604.

sionnaire, son caractère contractuel par quelque autorité que le contrat ait été approuvé, et ne revêt pas un caractère législatif même s'il a été approuvé par une loi, et elle admet en conséquence que le juge doit être le juge administratif.

En outre, toutes les contestations qui peuvent s'élever entre le concessionnaire (département, commune) et le rétrocessionnaire (particulier, société) sont de la compétence des tribunaux administratifs, car le contrat de rétrocession a, au même titre que le contrat de concession, le caractère d'un marché de travaux publics (1).

Au contraire, les contestations qui peuvent naître du fait de la convention passée entre la ville de Paris et la Compagnie des omnibus, sont de la compétence judiciaire, ce contrat revêtant surtout la forme d'un bail et d'un contrat de transport, et restent soumises en l'absence de dérogations formelles aux règles du droit commun. La jurisprudence, après quelques fluctuations, est aujourd'hui formelle (arrêts 11 janvier 1862, 5 mars 1868).

Nous trouvons une application de ces principes dans les conventions de 1910 entre la ville de Paris et la Compagnie des omnibus pour le réseau omnibus, et dans les traités de rétrocession passés soit entre la ville de Paris et la Compagnie des omnibus pour son réseau tramway, soit entre le département et la Compagnie des tramways de Paris et du département de la Seine par exemple.

(1) Payen, p. 85 et suiv.

En cas de conflit entre la ville et la Compagnie générale des omnibus, qui tient directement la concession de son réseau omnibus de cette dernière, au sujet des améliorations ou des perfectionnements à apporter dans l'exploitation des omnibus ou au sujet des clauses de révision, et à défaut d'entente pour la nomination de la commission technique chargée de départager les deux parties, c'est le président du tribunal civil de la Seine qui, dans la huitaine, nomme les membres de cette commission.

Au contraire, pour les tramways, au cas où les mêmes contestations viendraient à se produire soit entre la ville concessionnaire et la Compagnie des omnibus rétrocessionnaire ou entre le département et les Compagnies rétrocessionnaires des réseaux Nord et Sud, c'est au président du conseil de préfecture qu'il appartiendrait de nommer dans la huitaine les membres de la commission.

**Concessions de tramways avant 1880. Pouvoir concédant.
Principes admis.**

Le fonctionnement d'un réseau de tramways par l'emprise permanente de la voie publique que son exploitation nécessite a, de tout temps, suscité l'intervention des pouvoirs publics.

Bien avant la loi de 1880, ces derniers comprirent qu'ils ne pouvaient permettre à un entrepreneur quelconque

d'user d'une façon aussi anormale de la voirie sans qu'ils ne se soient entourés au préalable de garanties de toute nature. La liberté d'exploitation était inconcevable, car en plus de l'emprise privative du sol que nécessitait cette industrie, elle offrait de sérieux caractères d'insécurité pour le public.

Comment donc avant la loi du 11 juin 1880, première loi régissant les tramways, comment pouvait-on, d'après la réglementation en vigueur, créer un réseau de tramways en France ? Quel était le pouvoir qui permettait de se servir de voies nationales ou autres pour y faire circuler un tramway ? En un mot comment pouvait-on obtenir une concession et quel était le pouvoir concédant ?

Nous ne pouvons faire à la première question une réponse formelle. Comme il n'y avait pas de loi réglementant la matière, il se forma une jurisprudence administrative. Cette jurisprudence passa par trois phases nettement distinctes.

Première phase. — Décret rendu sans enquête préalable, sans consultation du Conseil d'Etat ni du conseil municipal de Paris ; première période s'étendant jusqu'en 1857.

Deuxième phase. — Décret rendu après enquête et dans la forme des règlements d'administration publique, — deuxième période allant de 1857 à 1873.

Troisième phase. — Décret rendu dans la même forme, mais faisant naître un régime nouveau. Les concessions ne sont plus accordées à des particuliers, mais au départe-

tement ou à la commune avec faculté pour ceux-ci d'en opérer la rétrocession par traités à des sociétés ou à des particuliers, ces traités étant approuvés par décret en Conseil d'Etat.

Il se dégage de cette jurisprudence administrative deux caractéristiques principales, qui font que nous pouvons répondre ainsi aux précédentes questions :

1° C'est toujours au chef de l'Etat que l'autorisation d'établir un réseau de tramway doit être demandée.

2° Cette autorisation est toujours donnée par décret.

PREMIÈRE PHASE. — La première concession de « voies ferrées desservies par des chevaux » fut accordée par décret impérial du 18 février 1854, à un M. Loubat. « Le sieur Loubat est autorisé à placer sur la voie publique, de Vincennes au pont de Sèvres et au rond-point de Boulogne, en suivant le tracé qui sera suivi par l'administration des voies ferrées desservies par des chevaux et à y établir un service d'omnibus, le tout aux clauses et conditions du cahier des charges arrêté le 17 février 1854, par notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics. » Ce cahier des charges fut du reste le premier de ce genre.

Ce décret fut rendu sans enquête préalable et sans que le Conseil d'Etat et la commission municipale fussent consultés ; seul fut demandé l'avis du préfet de la Seine, du préfet de police et du conseil général des ponts et chaussées.

Une autorisation, accordée par décision ministérielle

du 16 août 1853, avait déjà permis à M. Loubat d'expérimenter son système sur le quai de Billy.

La même année (14 juillet 1854), une concession de tramways entre Rueil et Port Marly fut accordée par décret impérial. Il n'y eut ni enquête préalable, ni consultation du Conseil d'Etat, néanmoins le décret visa les délibérations des conseils municipaux de Rueil-Port-Marly et Marly-le-Roi. En outre, le ministre de l'intérieur fut appelé à donner son avis, car entre les stations de Rueil et Rueil-Ville les rails étaient placés sur un chemin de grande communication, et qu'entre Rueil et Port-Marly, ils empruntaient la route nationale.

Mais le gouvernement ne se considéra pas lié par ce précédent, car une nouvelle ligne reliant Sèvres à Versailles fut concédée par décret du 28 avril 1855, sans enquête, sans délibération des conseils municipaux et sans que le Conseil d'Etat fût entendu.

Pendant cette première période, un acte du chef du pouvoir exécutif était donc considéré comme suffisant pour accorder une concession. Le gouvernement impérial estimait qu'un simple décret était suffisant sans qu'il fût précédé d'une enquête ou d'une consultation du Conseil d'Etat, car l'établissement d'une ligne de tramways n'entraînait pas à son avis l'aliénation d'une portion quelconque du domaine public, partant pas d'expropriation, donc inapplicabilité de la loi du 3 mai ne prescrivant la nécessité d'une enquête et d'une déclaration d'utilité publique qu'au cas d'aliénation ou d'expropriation. On ne

devait voir dans une concession qu'une autorisation de placer des rails sur la voie publique, il n'y avait donc pas aliénation du domaine public, mais simplement autorisation de l'occuper temporairement. Les concessions étaient avant tout des permissions de voirie pour lesquelles il était inutile de remplir toutes les formalités prescrites par la loi du 3 mai 1841.

Cette thèse plutôt paradoxale ne pouvait guère se soutenir, et en effet elle ne domina pas longtemps. On doit voir — et nous l'avons vu plus haut — dans l'établissement d'un tramway autre chose que la pose des rails sur la voie publique. En plus de l'emprise anormale de la route que nécessite le tramway pour son exploitation, ce qui déjà a une grosse importance, on doit considérer le trouble que le réseau va apporter à la circulation, le danger qu'il va faire courir aux riverains et surtout les intérêts en jeu. Sans cela on risque de subir de graves mécomptes. C'est ce qui arriva du reste, les pouvoirs publics concédant souvent à la légère et sans s'entourer de toutes les précautions nécessaires.

2^e PHASE. — On décida alors, qu'en principe, les décrets accordant une concession ne pourraient être rendus qu'après enquête et dans la forme des règlements d'administration publique. On appliquait donc ainsi l'article 3 de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Ce principe fut consacré pour la première fois par le décret impérial du 26 août 1857, concédant une ligne de

tramways à chevaux allant de Riom à Clermont. La demande de concession fut soumise à une enquête conformément à la loi du 31 mai 1841, et même à une enquête supplémentaire. Le Conseil d'Etat fut entendu.

Malgré tout ce principe n'était pas complètement admis, et on se demandait si une décision du pouvoir exécutif était dans tous les cas absolument nécessaire, ou si un arrêté préfectoral n'était pas suffisant au cas où le réseau ne devrait emprunter que des chemins vicinaux.

La question fut résolue en 1872 par un avis doctrinal du Conseil d'Etat. En l'espèce, le préfet de l'Oise demanda au ministre des travaux publics s'il pouvait autoriser par arrêté préfectoral l'établissement de voies ferrées à traction animale entre Compiègne et Pierrefonds. Ce réseau devait emprunter une route départementale et un chemin de grande communication. Le Ministre des Travaux publics pria le Conseil d'Etat par dépêche du 4 février 1872, de vouloir bien se prononcer sur la question.

La commission provisoire faisant fonction de Conseil d'Etat répondit à la demande du ministre par un avis doctrinal du 22 février suivant, avis que nous croyons devoir reproduire en partie, car il fixe jusqu'à la loi de 1880 la règle qui fut invariablement adoptée.

« La commission provisoire chargée de remplacer le Conseil d'Etat qui a été consulté par dépêche de M. le ministre des travaux publics en date du 4 février 1872, sur la question de savoir si les chemins de fer à traction

de chevaux, dits américains, sur les routes nationales et départementales et chemins vicinaux, doivent être autorisés et concédés, ainsi qu'ils l'ont été jusqu'à présent, par décret du pouvoir exécutif ou s'ils peuvent être autorisés et concédés par un arrêté préfectoral.

« Considérant que l'établissement d'un chemin de fer à traction de chevaux sur les routes nationales et départementales et chemins vicinaux constitue, par sa nature et par la concession dont il est l'objet, une entreprise d'intérêt public ;

« Que si par suite ou consentement donné par le conseil général et les conseils municipaux à l'établissement de la voie ferrée sur les routes départementales et les chemins vicinaux, il n'y a pas lieu de recourir à l'expropriation pour cause d'utilité publique, l'entreprise n'en conserve pas moins le caractère d'un travail et d'un service publics, dont l'exécution et l'exploitation ne peuvent être autorisées et concédées que par le pouvoir central.

« Considérant, en effet, que les attributions des préfets sont limitées, en ce qui concerne les routes, au droit de prendre les mesures nécessaires à leur conservation et à la sûreté de la circulation, et en ce qui concerne les chemins vicinaux au droit de statuer sans préjudice du droit de police réservé au pouvoir municipal sur ce qui est relatif à la surveillance et à la conservation de ces chemins (loi du 21 mai 1836, art. 21) ;

« Qu'on ne saurait faire découler de ces attributions le droit pour les préfets d'autoriser et de réglementer l'exé-

cution et l'exploitation sur les routes et chemins d'une voie ferrée et d'un service de transports, de faire la concession de ces travaux, et de ce service et d'arrêter les conditions d'établissement et d'exploitation d'une entreprise qui ne touche pas seulement au régime de la viabilité, mais aussi à l'intérêt général du public, du commerce et de l'industrie.

« Qu'aucun texte de loi ou de décret ne place dans les attributions du préfet les objets et les intérêts réglés par les clauses des cahiers des charges des concessions de ces chemins de fer, tels que par exemple : l'institution d'une sorte de monopole en faveur du concessionnaire, les mesures propres à sauvegarder à la fois les intérêts du public et de l'industrie des transports ainsi qu'il y a été pourvu, notamment dans le cahier des charges du chemin de fer américain de Riom à Clermont par :

1° L'établissement de tarifs de transport, etc...

2°

3°

« Considérant d'ailleurs qu'il est indispensable, pour la sécurité et la régularité de ce mode transport, ainsi qu'il y a été pourvu par l'article 31 du cahier des charges du chemin de fer de Riom à Clermont, que la ligne exploitée soit soumise à un seul et même régime de surveillance et de police sur tout son parcours, lors même qu'elle emprunte les voies publiques de différente nature et le territoire de plusieurs départements.

« Considérant que le pouvoir exécutif a été investi du

droit d'autoriser des travaux de cette nature et de concéder ces entreprises successivement par l'article 3 de la loi du 7 juillet 1833, puis par l'article 3 de la loi du 3 mai 1841, qui est, en effet, visée dans les décrets de concession à partir de celui du 26 août 1857, relatif au chemin de fer américain de Riom à Clermont, et en dernier lieu par l'article 1^{er}, § 2, de la loi du 27 juillet 1870, aux termes de laquelle loi le décret d'autorisation des travaux doit être précédé d'une enquête et rendu dans la forme des règlements d'administration publique.

« Que cette attribution ne saurait être dévolue aux préfets et que les pouvoirs spéciaux qu'il convient de leur déléguer en cette matière sont déterminés par le décret et le cahier des charges de la concession (art. 17 et 18 du cahier des charges ou chemin de fer de Riom à Clermont).

« Est d'avis :

« Que l'exécution et la concession des chemins de fer à traction de chevaux dits américains, établis sur les routes et chemins, ne peuvent être autorisées et réglées que par un décret rendu après enquête et dans la forme des règlements d'administration publique. »

Cet avis doctrinal, qui fut approuvé par le ministre des travaux publics le 5 mars 1872, mit fin aux nombreuses discussions que soulevait l'absence de toute loi précise.

Désormais, quel que soit le régime de la voirie empruntée, il n'appartient pas aux préfets, et à plus forte raison aux maires, d'autoriser de semblables emprunts de la voie publique ; l'avis est formel sur ce point, et les

concessions quelles qu'elles soient ne peuvent être accordées que par décret rendu après enquête, dans la forme des règlements d'administration publique, et ce faisant la commission provisoire applique simplement les règles de la jurisprudence administrative déduite des principes généraux de la législation.

Elle estimait à juste titre que les intérêts en jeu étaient assez importants pour nécessiter l'intervention directe et permanente du ministre des travaux publics et certaines garanties semblables à celles qui entourent l'expropriation.

Le seul reproche que l'on puisse faire au régime institué par cet avis doctrinal est qu'il poussait à une centralisation excessive en faisant constamment intervenir le pouvoir central. Le législateur de 1880 le comprit bien, et nous verrons par la suite comment il essaya de restreindre cette centralisation en partageant le droit de statuer sur les concessions à accorder entre l'Etat, le département et la commune.

Jusqu'en 1870 l'administration impériale ne s'était guère montrée favorable aux tramways, qui, selon elle, ne pouvaient contribuer que médiocrement au bon aspect de la ville et pouvaient, au contraire, devenir une cause de trouble pour la circulation. Aussi la ligne Loubat demeura-t-elle isolée et un peu à l'état de curiosité jusqu'en 1871.

(La Compagnie, des omnibus à qui la concession de M. Loubat avait été transférée, après accord avec ce der-

nier, par décret du 15 septembre 1856, avait dû, malgré toutes ses instances, exploiter seulement la partie du réseau compris entre la place de la Concorde, Sèvres et Boulogne, le gouvernement n'ayant pas cru devoir autoriser, à cause du danger, le passage des tramways sur le quai des Tuileries, ni dans la rue du Faubourg Saint-Antoine. L'autre partie du réseau ne put être construite qu'après 1871, et elle fut achevée seulement le 7 août 1875.)

On s'aperçut à cette époque que les tramways, qui avaient été jusque-là plutôt un objet de curiosité que de véritable utilité pratique, pouvaient rendre d'énormes services, surtout dans une ville comme Paris ayant un grand besoin de transports rapides.

Le premier conseil général élu, en 1871, préoccupé de l'augmentation de la population parisienne et suburbaine et de la nécessité de plus en plus vive de transporter rapidement aux divers points de la capitale les gens toujours pressés par leurs affaires, voulut, devant l'insuffisance des omnibus, recourir aux voies ferrées pour mettre à la disposition du public de nouveaux moyens de transport. Sur ses instances, le préfet de la Seine, après avoir obtenu l'autorisation ministérielle, fit étudier par les ingénieurs du département et du service municipal l'établissement d'un réseau de tramways s'étendant dans la ville de Paris et le département de la Seine.

Une commission fut chargée d'examiner ces projets et ces études, et à la suite de ce travail le conseil général

décida que le préfet de la Seine, assisté de cinq membres de l'Assemblée, procéderait aux concessions à faire ; et comme il n'y avait pas encore de loi régissant spécialement les tramways, le conseil général voulut appliquer en l'espèce la loi du 12 juillet 1865 qui donnait aux assemblées départementales le droit de concéder des chemins de fer d'intérêt local. Mais il se heurta ici à l'administration supérieure qui, suivant en cela le principe posé précédemment, estima que la concession de ces tramways ne pouvait être autorisée que par décret rendu après enquête et dans la forme des règlements d'administration publique.

Le conseil général, désireux de voir la question solutionnée au plus vite, ne persista pas dans sa prétention, il s'inclina et reconnut au pouvoir exécutif le droit d'accorder les concessions nouvelles qui allaient être données dans Paris et dans le département de la Seine. Il chargea donc le préfet de la Seine de demander à l'Etat, au nom du département, la concession du réseau à établir, pour soixante-quinze ans, avec faculté de rétrocession pour tout ou partie de cette période.

TROISIÈME PHASE. — *Concessions de 1873 au département de la Seine avec faculté de rétrocession.*

C'est ici que nous voyons se dessiner la troisième phase que traverse la jurisprudence administrative avant 1880. Jusque-là les réseaux de tramways avaient été concédés directement aux particuliers ; pour la première

fois nous les voyons accorder au département ou à la commune avec faculté pour ceux-ci d'en opérer la rétrocession.

Un décret rendu le 9 août 1873, après enquête préalable, délibération du conseil général de la Seine, du Conseil municipal de Paris, des conseils municipaux des communes qu'empruntait le réseau, et le Conseil d'Etat entendu, concéda au département de la Seine « un réseau de voies ferrées desservies par des chevaux dans Paris et sa banlieue » avec faculté de rétrocession, pour une période de 37 ans (jusqu'au 31 mai 1910), période choisie parce qu'avec elle expirait la concession des omnibus.

Le département avait donc le droit de rétrocéder cette concession à des Compagnies ou à des particuliers, mais ces rétrocessions autorisées par le gouvernement devaient être approuvées par un décret visant le cahier des charges.

Article 2, cahier des charges. — « Le département de la Seine est autorisé à passer des traités avec une ou plusieurs Compagnies pour l'établissement et l'exploitation des lignes ci-dessus décrites. Ces traités devront assurer l'exécution des clauses du présent cahier des charges. Ils seront approuvés par décret rendu en Conseil d'Etat. Le département demeure garant envers l'Etat de l'accomplissement des obligations que le cahier des charges lui impose. »

Ces précautions sont fort légitimes, car il nous paraît

tout naturel que les pouvoirs publics s'assurent non seulement des conditions dans lesquelles le département et les villes effectuent ces rétrocessions, mais encore de la façon dont les rétrocessionnaires devront exploiter le réseau.

Le réseau concédé par l'Etat au département comprenait :

1^o Une ligne circulaire entièrement située dans Paris, empruntant en grande partie les boulevards extérieurs.

2^o Dix autres lignes partant de divers points de la banlieue et se *prolongeant plus ou moins dans l'intérieur de Paris*.

Ce réseau fut divisé en trois parties et la rétrocession s'opéra de la façon suivante :

Partie comprise extra muros.

1^o A la Compagnie des chemins de fer parisiens (tramways Nord) fut rétrocédée la partie du réseau à établir dans l'arrondissement de Saint-Denis.

2^o A la Compagnie des tramways de Paris (tramways Sud) fut rétrocédée la portion s'étendant dans les diverses communes de l'arrondissement de Sceaux.

Ces traités passés entre le département et ces diverses Compagnies furent approuvés par décrets en date des 18 octobre 1873 et 5 juin 1875.

Partie comprise intra-muros.

Pour la partie comprise extra-muros, aucune difficulté ne s'était présentée, le département ayant toute liberté de choisir le rétrocessionnaire lui agréant le mieux.

Pour la portion intra-muros, il n'en allait pas de même. Par le traité de 1860, la Compagnie des omnibus avait obtenu, ainsi que nous l'avons vu plus haut, « le droit exclusif de faire circuler, avec faculté de stationnement sur la voie publique dans l'enceinte de Paris, les voitures dites omnibus, employées au transport en commun des personnes », et maintenant cette Compagnie n'allait-elle pas voir une violation de ce droit exclusif de faire circuler, et en quelque sorte une violation de son monopole, dans la faculté de prendre et de laisser des voyageurs dans Paris, que l'on allait être obligé de donner aux Compagnies extérieures sur les tronçons de ligne formant le prolongement dans l'enceinte de Paris de leur réseau extérieur. Le préfet de la Seine se fait l'interprète de ces craintes dans son mémoire du 6 mai 1872. « La difficulté consiste dans les clauses de l'article 1^{er} du traité du 26 février 1861 avec la Compagnie des omnibus qui concède à cette seule Compagnie le droit de faire circuler et stationner dans Paris des voitures dites omnibus employées au transport des voyageurs.

« Les derniers paragraphes réservent, à la vérité, à l'administration le droit d'autoriser d'autres entreprises de transport de l'intérieur au dehors de Paris, mais sans que les voitures de ces entreprises puissent faire le service d'omnibus dans Paris. On ne saurait songer à réduire les tramways à prendre des voyageurs de Paris pour les déposer au dehors et réciproquement. Ce n'est que par le remplacement des voyageurs pendant le tra-

jet entre les points extrêmes que les omnibus arrivent à un trafic suffisant ; à plus forte raison, les tramways, qui exigent des frais de premier établissement assez considérables, ont-ils besoin de jouir des mêmes avantages. De là pour l'administration la nécessité, ou d'obtenir de la Compagnie des omnibus une renonciation en ce qui concerne les tramways et moyennant certaines concessions au monopole qu'elle tient de son traité, ou de mettre cette Compagnie en demeure d'établir des tramways, au moins dans Paris, en vertu de l'article 7 de son traité qui permet à l'administration de lui imposer tout nouveau mode de locomotion qui présenterait des avantages. »

En droit pur cet obstacle n'existait pas et les récriminations de la Compagnie des omnibus n'avaient pas grande valeur, car s'il est vrai qu'elle avait obtenu de la ville un droit exclusif de faire circuler avec faculté de stationnement dans Paris, cette stipulation ne liait que la ville, et le département n'avait nullement à en tenir compte, pas plus que l'Etat, dont l'article 1^{er} du traité de 1860 avait reconnu, bien inutilement d'ailleurs, les droits intangibles.

On pouvait même pousser plus à fond la chicane et soutenir que le traité de 1860 ne concernait que « les voitures dites omnibus », et que les tramways étaient soustraits *de plano* au monopole de la Compagnie des omnibus, et cela d'autant mieux qu'en 1860 on connaissait les tramways, que l'on appelait « chemins de fer américains ».

En droit pur, avons-nous dit, on pouvait repousser les prétentions de la Compagnie des omnibus, mais il ne faut pas seulement se placer du côté droit pur, il faut envisager aussi le côté équité et le côté pratique, qui dans cette contestation se confondaient et prenaient une importance capitale. Constituer un réseau de tramways urbains faisant la concurrence au réseau de la Compagnie des omnibus eût été malhonnête et maladroit. *Malhonnête*, en ce sens qu'on ne pouvait forcer la Compagnie des omnibus à exploiter les lignes déficitaires qu'autant qu'on lui laissait son monopole intact dans l'intérieur de Paris, car, ce monopole atteint, l'économie du contrat s'effondrait. *Maladroit*, oui certes, car si l'on concédait de nouvelles lignes de tramways concurremment à celle des omnibus, cette compagnie ne pouvant plus récupérer sur ses lignes fructueuses les bénéfices nécessaires pour contrebalancer les pertes subies sur ses lignes déficitaires, risquait de succomber sous les charges de toutes sortes que lui imposait son traité, et on allait ainsi à l'encontre du but proposé.

Le département désireux de solutionner le conflit usa d'un moyen terme assez habile. Il reconnut en droit le monopole de la Compagnie, tout en y dérogeant en fait. La partie comprise dans l'intérieur de Paris fut concédée en entier à la Compagnie des omnibus, et comme on ne pouvait forcer les voyageurs à descendre aux fortifications pour changer de voiture et de Compagnie, on décida que l'exploitation des prolongements intérieurs des

réseaux des Compagnies Nord et Sud serait faite par ces Compagnies moyennant une indemnité variant de 3.000 à 7.000 francs par kilomètre pour la partie comprise *intra muros*, et qui serait payée par ces compagnies à la Compagnie des omnibus « pour privation de trafic et abandon partiel de droits à elle concédés par la ville de Paris » ainsi que le veut l'article 22 du traité passé entre la Compagnie des omnibus et le département de la Seine. « Le montant de cette indemnité sera fixé d'accord entre les deux Compagnies. Elle ne pourra être inférieure à 3.000 francs ni supérieure à 7.000 francs par kilomètre. »

Toutes les lignes *intra muros* furent donc concédées à la Compagnie des omnibus, à charge pour elle de rétrocéder l'exploitation des tronçons de lignes formant le prolongement des réseaux des tramways extérieurs.

La Compagnie des omnibus ne gardait qu'une ligne circulaire décrite au paragraphe 1^{er} du cahier des charges de 1873, elle en afferma du reste par la suite une partie à la Compagnie des tramways de Paris (tramways Sud).

Voici par quels détours on arriva à cette répartition, et quels actes ces diverses concessions nécessitèrent.

1^o *Décret du 9 août 1873* déclarant d'utilité publique l'établissement d'un réseau de voies ferrées desservies par des chevaux dans Paris et sa banlieue, et concédant le réseau au département.

ART. 2. — « Le département de la Seine est autorisé à établir les dites voies ferrées à ses risques et périls en se

conformant aux clauses et conditions du cahier des charges. »

2° *Traité de rétrocession* passé entre le département et la Compagnie des omnibus en date du 22 juillet 1872.

ART. 1^{er}. — « La concession à faire à la Compagnie des omnibus comprend les parties du réseau des tramways à construire dans l'intérieur de Paris, la partie extérieure devant être concédée à deux autres Compagnies dites, l'une des « tramways extérieurs du Nord », l'autre des « tramways extérieurs du Sud. »

3° *Traité de rétrocession* passé entre le département et la Compagnie des tramways du Nord, en date du 29 juillet 1872.

Décret du 18 octobre 1873 approuvant ces deux traités.

4° *Traité de rétrocession* passé entre le département et la Compagnie des tramways à Paris (tramways extérieurs Sud), approuvé par décret en date du 5 juin 1875.

5° *Traité* passé entre la Compagnie des omnibus et la Compagnie des tramways extérieurs Nord au sujet de la redevance kilométrique, en date du 4 juin 1874.

ART. 1^{er}. — « Le chiffre de la redevance à payer à la Compagnie des omnibus par la Société des chemins de fer Parisiens, Tramways-Nord, est fixé, d'un commun accord, à 6.000 francs par an par chaque kilomètre des rayons intérieurs, à partir des fortifications jusqu'à leur point terminus dans Paris. »

6° *Traité* passé entre la Compagnie des omnibus et la Compagnie des tramways de Paris (réseau Sud) au sujet

de l'établissement et de la construction, et deuxième traité fixant la redevance à payer par la Compagnie des tramways Sud aux omnibus non seulement pour les tronçons de lignes pénétrant dans Paris, mais encore pour une partie de la ligne circulaire que la Compagnie des omnibus avait obtenue, et portion de ligne allant de la place du Trône à l'Etoile, qu'elle affermais moyennant indemnité spéciale à la Compagnie des tramways Sud.

ART. 5. — « Les parties ont ainsi fixé les redevances à payer annuellement à la Compagnie générale des omnibus à raison de la présente location.

« 1^o Pour les parties teintées sur le plan en bleu, c'est-à-dire pour les tronçons de ligne formant le prolongement des lignes de tramways extérieurs (réseau Sud), la redevance annuelle sera de 4.000 francs par kilomètre.

« 2^o Et pour les parties teintées en rouge sur le plan ci-annexé, c'est-à-dire pour la ligne formant le parcours circulaire de la place du Trône à l'Arc de Triomphe de l'Etoile, elle sera de 6.000 francs par kilomètre. »

Telle fut la procédure employée pour répartir ces diverses concessions, procédure un peu trop compliquée peut-être, mais qui tout au moins avait le gros avantage de ne léser aucun des droits acquis.

Concessions à la ville de Paris, 1877.

Par décret du 21 août 1877, l'Etat concéda jusqu'au 31 mai 1910 à la ville de Paris, dans les mêmes conditions que la concession de 1873 avait été faite au départ-

tement, c'est-à-dire notamment avec faculté de rétrocession, un réseau de six lignes de tramways.

ART. 2. — « La ville de Paris est autorisée à passer des traités avec une ou plusieurs Compagnies pour l'établissement et l'exploitation des lignes ci-dessus décrites.

« Ces traités devront assurer l'exécution des clauses du présent cahier des charges. Ils seront approuvés par décrets rendus en Conseil d'Etat. La ville de Paris demeurera garante envers l'Etat de l'accomplissement des obligations que le cahier des charges lui impose. »

La ville de Paris allait rétrocéder le réseau qui venait de lui être ainsi concédé. Qui allait-elle choisir comme corétrocessionnaire ? La question était encore plus délicate qu'en 1873, car tandis qu'à cette époque c'était le département qui rétrocédait, le département qui avait une entière liberté d'action n'ayant nullement à tenir compte des conventions de la ville, maintenant c'était la ville qui allait se prononcer, elle qui s'était liée par le contrat de 1860 envers la Compagnie des omnibus.

Toutes les considérations de fait et d'équité énumérées au sujet des concessions de 1873 reparaissaient ici avec beaucoup plus de force, puisque c'était la ville qui était concessionnaire ; mais en droit la ville de Paris devrait-elle rétrocéder ce nouveau réseau à la Compagnie des omnibus en vertu du droit exclusif de stationnement qu'elle lui avait accordé, ou pouvait-elle ne pas se considérer comme engagée avec les omnibus sous le prétexte que ce droit exclusif ne concernait que les voitures dites omnibus sans s'appliquer aux tramways.

Cette affirmation pouvait se soutenir ainsi.

Le traité de 1860 ne concerne que « les voitures dites omnibus », nous en avons la preuve dans ce fait que la concession obtenue par M. Loubat est exclue formellement du monopole consenti à la Compagnie des omnibus. — ART. 1^{er}, § 2. — Les rédacteurs du traité, qui savaient fort bien ce qu'était un tramway, écartaient, sans restriction aucune, ce mode de transport du privilège de la Compagnie. Et, du reste, même si la ville de Paris avait voulu garantir à la Compagnie des omnibus un privilège sur ces nouveaux modes de locomotion, elle n'aurait pu le faire, car, seul, l'Etat pouvait concéder un réseau de tramways, d'après la jurisprudence administrative. Donc les tramways étant complètement à part, et le droit exclusif de stationnement ne les concernant pas, la ville de Paris était parfaitement libre de donner à exploiter à qui bon lui semblait le nouveau réseau à elle concédé.

Pour les raisons qui avaient fait agir le département en 1873 de la façon décrite plus haut, la ville crut préférable de respecter l'engagement moral qui la liait à la Compagnie des omnibus ; aussi cette dernière Compagnie fut-elle rétrocessionnaire par traité en date du 21 juillet 1877 approuvé par décret du 20 décembre de la même année. Elle allait même plus loin. Soucieuse avant tout en 1877, comme en 1854, comme en 1860, de ses intérêts financiers, et désireuse de percevoir des taxes de stationnement et de partager les bénéfices éventuels, elle engloba les tramways dans le traité de 1860 et leur applica

les mêmes principes sous le prétexte qu'ils constituaient un des nouveaux modes de locomotion prévus par l'article 7 du traité de 1860. Non seulement elle rétrocéda les concessions que venait de lui accorder l'Etat à la Compagnie des omnibus, mais encore elle lui donna un droit exclusif de stationnement pour tous les tramways qu'elle aurait le droit non de concéder, mais de rétrocéder, et elle étendit le monopole créé par le traité de 1860 en faveur des voitures dites omnibus aux tramways, qui étaient jusqu'à cette date en dehors du privilège. Extension grosse de conséquences et sur laquelle nous reviendrons bientôt.

ART. 3 du traité de rétrocession. — La Compagnie des omnibus se soumettra, tant pour les tramways, dont l'établissement et l'exploitation font l'objet de la présente concession, que pour ceux déjà établis ou exploités par elle, aux conditions suivantes que lui impose son traité du 18 juin 1860 avec la ville de Paris pour l'exploitation des omnibus, et qui sont applicables à l'exploitation des tramways.

LOI DE 1880. — HISTORIQUE

Nous avons vu plus haut qu'il s'était formé une jurisprudence administrative très nette après l'avis doctrinal du Conseil d'Etat du 22 février 1872.

D'après cette jurisprudence déduite des principes généraux de la législation, les concessions de tramways ne pouvaient être accordées que par décret rendu après enquête, dans la forme des règlements d'administration publique.

Le régime ainsi créé présentait de nombreux défauts :

1° D'abord ceux inhérents à toute matière non codifiée et soumise perpétuellement aux diverses fluctuations de la jurisprudence.

2° Il laissait place, en outre, malgré son assez grande netteté, à des contestations nombreuses, comme celle que nous avons vu naître entre le conseil général de la Seine, voulant appliquer aux tramways, pour les nouvelles concessions de 1873, la loi du 12 juillet 1865 relative aux chemins de fer d'intérêt local, et les pouvoirs publics.

3° Il conduisait à une centralisation excessive en faisant constamment intervenir le pouvoir central. « Aujourd'hui, dit M. Labiche au Sénat dans la deuxième délibération sur le projet de loi relatif « aux voies ferrées établies sur les voies publiques », le droit de concession

d'un tramway constitue une espèce de droit régalien, uniquement entre les mains du gouvernement. Quel que soit le peu d'importance du tramway, qu'il n'ait qu'un intérêt départemental ou communal, il faut nécessairement recourir au bureau du ministre des travaux publics (1). » Les départements et les communes voyaient ainsi certains de leurs droits souvent peu respectés, notamment lorsque le tramway empruntait certaines voies dont ils étaient propriétaires.

La nécessité d'une loi régissant la matière s'imposait de plus en plus. Tous les pays voisins nous avaient devancés (Angleterre, Hollande, Belgique, loi du 9 juillet 1875 ; Espagne, loi du 30 novembre 1877).

Déjà en 1875 M. Caillaux avait déposé un projet de loi qui n'aboutit pas, l'Assemblée nationale s'étant séparée sans que cette proposition vint en séance publique. M. Caillaux préconisait la solution suivante : on emploierait pour les tramways les routes nationales ou autres fonctionnant antérieurement. Lorsque ces voies ne seraient pas nationales, les départements et les communes devraient donner leur adhésion pour en permettre l'emprunt, et tous ces chemins seraient alors placés sous le régime de la grande voirie, et on leur appliquerait la loi de 1845.

Le 29 avril 1878, M. de Freycinet, ministre des travaux publics, déposa au Sénat deux projets de loi. Le premier

(1) *J. off.*, 23 février 1879.

relatif aux chemins de fer d'intérêt local, le deuxième « aux voies ferrées établies sur les voies publiques » selon l'expression dont se servait le gouvernement pour désigner les tramways.

M. de Freycinet et la commission du Sénat par l'organe de son rapporteur, M. Labiche, étaient d'avis de procéder par deux lois distinctes. Ils se fondaient sur ce qu'on facilite ainsi la citation des textes et qu'on donne, « au risque de quelques répétitions, plus de clarté à des dispositions qui sont loin d'être toujours identiques » (1).

La commission de la Chambre des députés et son rapporteur M. Brice, estimant qu'il n'y avait pas de différence essentielle entre les deux législations, voulaient que ces deux projets soient fondus en une seule loi et que l'on juxtapose les dispositions les concernant.

L'article 1^{er} du projet de loi nous le prouve surabondamment : « Les chemins de fer d'intérêt local peuvent être établis soit à travers champs, soit en empruntant pour tout ou partie le sol des voies ferrées dépendant du domaine public de l'Etat, des départements et des communes. Ils sont à traction mécanique ou à traction de chevaux. »

« Il nous semblait du reste, disait M. Brice, qu'il y avait un avantage certain à soumettre aux mêmes règles des moyens de transport qui ne sont que des espèces

(1) Rapport Labiche, *J. off.*, 18 mars 1880. Annexe n° 65.

différentes d'un même genre et entre lesquels toute distinction est parfois impossible (1). »

Enfin pour aboutir le plus rapidement possible, on s'arrêta au moyen terme suivant que M. Labiche proposa au Sénat : une loi unique en deux chapitres, relatifs chacun à l'un des deux types de voies, et dont l'article 39 rendait applicable aux tramways certains articles du chapitre sur les chemins de fer d'intérêt local.

« Nous avons cru devoir renoncer, dit M. Labiche dans son rapport, à réunir dans les mêmes articles la réglementation souvent dissemblable des chemins de fer d'intérêt local et des voies ferrées établies sur les voies publiques.

« Nous avons reconnu qu'au lieu de suivre la méthode de la Chambre, il était préférable de classer les dispositions concernant ces deux catégories de voies ferrées en deux chapitres : le premier consacré aux chemins de fer d'intérêt local et le deuxième aux tramways. Nous avons rendu applicables à ces derniers, au moyen d'un simple renvoi rendu à certains articles du chapitre 1^{er}, toutes les dispositions qui doivent être communes aux deux espèces de voies ferrées.

« En conservant ainsi les avantages de la simplification proposée par la Chambre, nous avons évité les inconvénients que pouvait présenter la réunion dans les mêmes

(1) Rapport Brice, *J. off.*, 8 juin 1880. Annexe n° 2665.

articles de règles différentes pour les chemins de fer d'intérêt local et pour les tramways. »

C'est ainsi que fut votée la loi du 11 juin 1880, loi composée de deux chapitres nettement distincts, l'un sur les chemins de fer d'intérêt local, l'autre sur les tramways. C'est cette loi qui régit encore de nos jours ces deux moyens de locomotion, et c'est d'elle seule que nous aurons à nous occuper désormais.

POUVOIR CONCÉDANT. RÉGIME SPÉCIAL DE PARIS

Nous avons vu de quelle façon s'obtenait une concession de tramways avant la loi de 1880, et par quelles transformations avait passé la jurisprudence administrative qui s'était formée sur la matière. Désormais plus de fluctuations, une nouvelle loi régit spécialement les tramways, et c'est à elle que nous devons nous reporter constamment pour étudier et résoudre les différents problèmes que nous posons dans cette étude.

Quoique notre travail ait plus spécialement comme but l'étude des tramways de Paris, nous étudierons les règles générales posées par la loi de 1880 ; car pour bien connaître le régime spécial appliqué à Paris, pour bien en saisir les nombreuses anomalies, il faut connaître l'économie générale de la loi. Nous verrons quels sont les pouvoirs compétents pour concéder un réseau de tramways en France, et nous ferons quand il y aura lieu un parallèle entre le régime appliqué aux Compagnies de tramways en général, et celui appliqué aux Compagnies parisiennes, régime anormal créé par la confusion de fait qui existe dans cette ville entre les voies nationales et les voies municipales, et les engagements entre la ville et la Compagnie des omnibus.

La loi de 1880 présente sur les concessions une différence caractéristique avec le système antérieur. Adoptant avec raison le caractère décentralisateur déjà établi pour les chemins de fer d'intérêt local par la loi de 1865, elle abandonne l'ancien procédé, suivant lequel le ministre seul, peut, par décret rendu après enquête dans la forme des règlements d'administration publique, accorder les concessions de tramways, et elle décide en premier lieu à quelles autorités il appartiendra désormais de statuer.

Elle pose un principe qui est le suivant :

Les tramways étant « établis sur des voies dépendant du domaine public de l'Etat, des départements ou des communes », voies existant généralement antérieurement, la concession doit être accordée par l'autorité administrative propriétaire du sol dont on doit faire usage. Le droit de statuer sera donc partagé entre l'Etat, le département et la commune.

Immédiatement apparaît la différence créée par le législateur entre le chemin de fer d'intérêt local et le tramway. Tandis que pour le premier il faut considérer la situation territoriale de la ligne pour déterminer l'autorité concédante, pour le second il faut rechercher de quelles autorités relèvent les voies publiques que devra emprunter la voie ferrée.

Le droit de concession relatif aux chemins de fer d'intérêt local est basé sur la distinction du territoire. Ces voies ferrées ne doivent pas ou peu emprunter le sol des voies publiques, et n'étant pas, dans la majeure partie de

leur parcours, accessibles aux piétons et aux voitures (car, au cas contraire, le signe caractéristique du tramway apparaîtrait, et on devrait les classer dans cette catégorie), la commune concède sur le territoire communal, le département sur le territoire départemental.

Tandis que le chemin de fer d'intérêt général fait toujours partie du domaine public national, tandis que le chemin de fer d'intérêt local fait, dans la grosse majorité des cas, partie du domaine public départemental, le tramway, établi sur des voies précédemment existantes, change de domaine suivant les voies qu'il emprunte.

Avant tout le droit de concession des tramways est basé sur l'idée de possession de la voie publique, chemin ou route, sur lequel il est établi, c'est-à-dire que le pouvoir concédant appartient à *l'Etat* s'ils empruntent des voies nationales, *au département* s'ils circulent sur des routes départementales (ou chemins de grande communication, ou chemins d'intérêt commun), *à la commune* s'ils roulent sur des chemins vicinaux ordinaires ou ruraux, à l'exclusion de toute route départementale ou nationale : ou bien, pour parler d'une façon générale, l'Etat concède les tramways s'ils s'étendent sur le domaine national, le département s'ils se servent du domaine public départemental, la commune s'ils empruntent le domaine public communal.

On considère cette dernière condition « comme suffisamment respectée si la voie ne sort du territoire communal que sur une faible étendue et dans la mesure

strictement nécessaire pour se raccorder à un réseau préexistant auquel la commune veut se relier (1). »

On admet en outre que les tramways font partie du domaine public national, lors même qu'ils ne l'emprunteraient que sur une faible partie de leur parcours, mais une simple traversée ne suffirait pas pour leur donner ce caractère. De même s'ils s'étendent sur les voies appartenant à plusieurs communes, ils font partie du domaine public départemental.

Dans le premier cas la concession est accordée par l'Etat, dans le second par le Conseil général au nom du département, dans le troisième par le conseil municipal.

ART. 27. — La concession est accordée par l'Etat lorsque la ligne doit être établie, en tout ou partie, sur une voie dépendant du domaine public de l'Etat.

La concession est accordée par le conseil général, au nom du département, lorsque la voie ferrée, sans emprunter une route nationale, doit être établie, en tout ou en partie, soit sur une route départementale, soit sur un chemin de grande communication ou d'intérêt commun, ou doit s'étendre sur le territoire de plusieurs communes.

Si la ligne doit s'étendre sur plusieurs départements, il y aura lieu à l'application des articles 89 et 90 de la loi du 10 août 1871.

La concession est accordée par le conseil municipal,

(1) Colson, *op. cit.*, p. 94.

lorsque la voie ferrée est établie entièrement sur le territoire de la commune et sur un chemin rural.

C'est toujours l'organe délibérant qui accorde la concession, car les concessions sur le domaine public créant un monopole de fait, sont matières domaniales, et comme telles sont soumises au pouvoir des assemblées départementales et communales (art. 46 de la loi du 10 août 1871, relative aux conseils généraux, et art. 115 de la loi du 5 avril 1884 sur l'organisation municipale). Logiquement, c'est donc l'autorité législative qui aurait dû accorder les concessions de tramways à établir sur le domaine public national, et non le chef du pouvoir exécutif, mais le législateur jugea qu'il était plus pratique et plus expéditif de laisser au pouvoir exécutif la faculté de concéder sur le domaine national ainsi qu'il le faisait toujours depuis l'avis doctrinal du Conseil d'Etat de 1872.

Il est fait de ces principes une application bizarre qui fait que, pour les concessions de tramways à accorder dans Paris, on applique toujours le système de 1872 et que les tramways de Paris et du département de la Seine sont placés dans des conditions toutes spéciales.

« *A Paris*, tous les tramways dépendent du domaine public national à raison de la confusion de fait qui existe entre les voies nationales et les voies municipales (1). »

Toutes les rues de Paris font partie de la grande voirie, et cela depuis fort longtemps.

(1) Colson, *op. cit.*, p. 95.

« Les rues de Paris, que les anciens règlements, notamment les édits de 1599, juin 1604 et mai 1635 assimilait aux grandes routes, et par suite soumettaient déjà au régime de la grande voirie, s'y trouvaient définitivement soumises par la déclaration du roi du 10 avril 1783, qui appliquait aux rues de Paris les règles établies par l'arrêt du 27 février 1765 pour les routes entretenues par le Roi (1). »

Les rues de Paris sont placées sous le régime de la grande voirie parce qu'elles étaient jadis entretenues par le Trésor public comme les routes. Cette pratique s'est maintenue après la Révolution ; sous la Restauration on fit contribuer la ville de Paris aux dépenses de sa voirie ; sous la deuxième République, on a renversé les rôles, la ville a été chargée de toute la dépense, l'Etat étant seulement appelé à contribution à titre exceptionnel.

« Le décret-loi du 26 mars 1852, spécial aux rues de Paris, décide que, malgré la situation pécuniaire nouvelle, les rues de Paris restent classées dans la grande voirie » (2).

Avant le décret-loi de 1852 la jurisprudence classait les rues de Paris dans la grande voirie.

« La jurisprudence, interprétant le décret du 27 octobre 1808 portant tarif des droits de voirie de Paris, avait

(1) A. de Royon, *Traité pratique de la voirie à Paris*, p. 170.

(2) Berthélemy, *op. cit.*, p. 462.

décidé que toutes les rues de la capitale devaient être considérées comme le prolongement des grandes routes et faisaient partie de la grande voirie (Av. Cons. d'Etat, 3 septembre 1811 ; Conseil d'Etat 13 août 1823, 7 avril 1841 (1). »

C'est donc à l'Etat seul qu'il appartient de concéder les tramways dans Paris, de ce fait nous retombons dans le régime instauré par l'avis doctrinal de 1872 et la décentralisation qui désirait le législateur de 1880 est ici lettre morte.

Les principes généraux que nous avons posés plus haut ne sont admis que lorsque la voie ferrée est entièrement comprise dans un des cas qui précèdent (c'est-à-dire lorsque le tramway ne circule que sur une voie nationale, ou seulement sur une voie départementale, ou communale ; mais il en est bien rarement ainsi, car très souvent les réseaux, surtout les réseaux urbains empruntent à la fois des routes appartenant à ces différents domaines. Alors surgissent certaines complications que la loi de 1880 s'est efforcée d'aplanir.

Lorsqu'une voie de tramway empruntera en même temps pour son parcours une route nationale, une route départementale et un chemin vicinal ordinaire ou rural, à qui appartiendra la faculté de concéder, puisque l'autorité concédante est déterminée par le classement des voies empruntées ? Ce pouvoir de concéder dépendra-t-il de la

(1) Courcelle, *Traité de la voirie*, p. 287.

longueur de chacune des voies empruntées ou sera-t-il subordonné au classement de la ligne projetée ?

Le législateur partant de cette idée que le droit du domaine public départemental ou communal doit toujours céder le pas au droit du domaine public national, a décidé que le droit de concéder appartiendrait au possesseur du sol le plus élevé dans l'ordre hiérarchique, au propriétaire le plus éminent.

Si une fraction quelque minime qu'elle soit du domaine public de l'Etat, mais pas une simple traversée, avons-nous vu, est empruntée par la voie ferrée, le droit de concession appartient à l'Etat. Il revient au département si le réseau occupe une portion du domaine public départemental concurremment avec des chemins communaux.

La commune ne conserve de droit qu'autant que le tramway projeté ne doit emprunter exclusivement sur tout son parcours que des voies communales, et que celles-ci en outre sont situées sur le territoire d'une seule commune. Au cas contraire, les communes sont dépossédées de leurs droits, et c'est le département qui concède (art. 27, § 3).

Il y a là analogie de procédure et de motifs avec ce qui concerne les chemins de fer d'intérêt local. La commune est dépossédée des droits que la loi lui reconnaissait en principe, et il n'y a *plus corrélation entre le fait de posséder le sol et la faculté de concéder*.

On proposait plusieurs moyens pour trancher le con-

flit sans porter atteinte au droit de possession. Lorsque deux communes seraient également intéressées à l'établissement d'un tramway sur des chemins exclusivement communaux, elles pourraient accorder la concession d'un commun accord, sauf intervention du préfet au cas de désaccord.

Une autre solution s'offrait encore pour trancher le conflit : Les communes pourraient accorder chacune la concession au département comme les autorise déjà l'article 28 lorsqu'il s'agit d'une concession portant sur le territoire communal.

Mais, disait-on, la difficulté présentée par cette disposition réside dans la supposition où l'une des communes ne voudrait pas consentir la concession même au département. On aurait alors la ressource légale, pouvait-on répondre, d'un nouveau classement de la voie publique, quoique ce moyen ne soit pas toujours désirable.

Le législateur a préféré couper court à toutes ces querelles d'attribution, et après avoir supputé les avantages et les inconvénients inhérents à chacune de ces dispositions, il a attribué le pouvoir de concéder au département.

Mais le principe qui veut que le pouvoir de concéder appartienne toujours au possesseur du sol le plus élevé dans l'ordre hiérarchique ne fut adopté qu'après de longues discussions, la commission sénatoriale, par l'organe de son rapporteur, proposant le système suivant qui s'il

avait été admis, aurait eu une grosse influence sur les concessions parisiennes.

D'après ce projet : 1° Le droit de concession aurait appartenu à la personne morale, Etat, département ou commune, qui aurait eu intérêt à accorder cette concession.

2° Le consentement du propriétaire de la voie occupée aurait été toujours nécessaire. « Il faut respecter la propriété, et nous avons établi le système du consentement » (Herold, rapporteur).

3° Au cas de conflit d'intérêts entre l'Etat, le département ou la commune, le Conseil d'Etat aurait été juge du différend. « Il détermine le point de savoir si c'est l'Etat, le département ou la commune qui restera en définitive muni du droit de concession. »

Projet, art. 2.

« Toutes les fois que l'opposition non justifiée d'un département ou d'une commune mettra obstacle à l'occupation de leur chemin pour l'établissement d'un tramway de l'Etat, le Conseil d'Etat, de même qu'il pourrait utiliser l'expropriation d'utilité publique, pourra mettre à la disposition de l'Etat la voie départementale ou vicinale nécessaire à l'établissement d'un tramway d'intérêt général. »

M. Labiche défendait ainsi ce système :

« Avec le système de M. le ministre, toutes les fois que l'établissement d'un tramway nécessiterait, même sur une centaine de mètres, l'occupation d'une route nationale, le département et la commune seraient frappés

d'incapacité légale de consentir directement la concession. L'Etat aurait seul le droit de le faire.

« Pourquoi ne pas conférer la capacité d'accorder la concession à l'être moral, département ou commune, qui a intérêt de faire cette concession.

« La concession sera faite par qui aura intérêt à la faire, sauf, si elle est consentie par celui qui n'est pas propriétaire, à obtenir le consentement du propriétaire.

« Le système du gouvernement avait, d'après nous, le tort de subordonner le droit de concession au droit de propriété.

« C'est pour cela que nous vous proposons de prendre pour base de la capacité de consentir la concession, non pas le droit exclusif de propriété, mais l'intérêt du concédant. »

Mais cette combinaison, quelque ingénieuse qu'elle fût, ne résolvait pas le problème et ne faisait que déplacer des conflits d'attribution ; car si d'un côté on supprimait les résistances pour concéder, d'un autre côté on allait sans doute rencontrer plusieurs prétendants à ce même droit, et de là nouveau conflit. Le ministre des travaux publics fit fort bien ressortir les défauts de ce système dans le débat au Sénat. Il invoqua deux arguments, l'un théorique, l'autre pratique.

« 1^o Si vous arrivez sur le domaine de l'Etat, si vous venez poser vos rails sur ce domaine, je me demande en vertu de quels principes de droit public, le département ou la commune, c'est-à-dire des pupilles, auront

le droit d'accorder la concession sur le domaine de l'Etat, leur tuteur.

« Est-ce qu'il n'y aurait pas là un renversement des principes ? »

« 2° Si pour vous passer du consentement vous êtes obligés d'aller en Conseil d'Etat, et si vous trouvez que ces décrets en Conseil d'Etat vous donnent des garanties suffisantes, pourquoi ne vous en contentez-vous pas quand il s'agit de l'institution même de la concession, qui se fait, je le répète, par la même voie, avec la même procédure et sous les mêmes garanties. La clause par laquelle vous cherchez à sortir de la difficulté, clause qui consiste à permettre de se passer du consentement sous certaines conditions, n'est-elle pas, en vérité, la négation même de votre article 2 ? C'est la constatation des impossibilités pratiques auxquelles vous conduit infailliblement cet article (1). »

La commune garde ainsi une part bien minime d'autorité, car en fait il arrive rarement qu'un tramway n'emprunte pas, quelque peu que ce soit, le sol d'une voie nationale ou départementale. La commune est donc presque toujours évincée, et souvent, quoique dans une proportion moindre, le département subit le même sort que la commune. Ainsi est annulé le système décentralisateur qu'on a voulu créer, et on retourne indirectement de la décentralisation administrative au principe centra-

(1) *J. off.*, 23 février 1879.

lisateur. Mais néanmoins on est obligé de reconnaître qu'il était impossible de donner une plus grande satisfaction aux idées de décentralisation sans porter atteinte, du même coup, à certains principes généraux de législation, notamment en ce qui concerne les attributions relatives au service de la voirie, etc., etc.

D'ailleurs le législateur s'est fort bien rendu compte des défauts que cet excès de pouvoir confère à l'Etat, et pour y remédier il a concilié tous les intérêts en cause par l'introduction dans la loi d'une disposition qui permet au pouvoir concédant, reconnu comme tel par la loi, de faire la concession à un autre pouvoir avec faculté de rétrocession. Cette mesure fait l'objet du deuxième paragraphe de l'article 27, ainsi que l'article 28 qui n'est que le complément de l'article précédent et auquel nous le réunissons pour plus de clarté.

ART. 27, § 2. — Cette concession peut être faite (par l'Etat) aux villes et aux départements intéressés, avec faculté de rétrocession.

ART. 28. — Le département peut accorder la concession à l'Etat ou à une commune avec faculté de rétrocession ; une commune peut agir de même à l'égard de l'Etat ou du département.

A vrai dire le droit conféré par ces deux textes eût existé malgré le silence de la loi, puisqu'aucun texte restrictif n'interdit à l'autorité concédante la faculté de faire la concession, soit à un particulier, soit à une personne morale, Etat, département ou commune. Cependant cette

précision, outre qu'elle est utile parce qu'elle lève tout doute à cet égard, nous indique bien les tendances du législateur qui a voulu sauvegarder les droits du propriétaire du sol emprunté en facilitant des combinaisons qui respectent à la fois le principe hiérarchique et les intérêts de tous.

Ce principe de décentralisation administrative inauguré ici serait lettre morte si l'esprit qui a animé législateur demeurerait incompris et restait étouffé sous l'interprétation littérale du texte. Très fréquemment la voie ferrée empruntera, au moins accessoirement, le sol d'une route nationale et tombera de ce fait dans l'attribution concédante de l'Etat. Mais comme l'intérêt de l'Etat ne sera pas en jeu, ce dernier n'hésitera pas à faire l'application du deuxième paragraphe de l'article 27 en faisant la concession non à un particulier, mais à la personne morale, département ou commune intéressée.

Souvent un tramway urbain (et c'est le cas qui nous intéresse), pour la direction duquel on doit rechercher les voies les plus importantes, empruntera par ce fait le domaine de l'Etat. Or ce dernier n'ayant, le plus souvent, aucun intérêt direct à l'exploitation d'un tramway de cette nature, s'empressera d'accorder la concession à la ville qui en aura fait la demande.

« Cette disposition présente un grand intérêt, parce que d'ordinaire une ligne de tramways emprunte des voies de toutes catégories ; or les communes et les départements qui concèdent se font payer une redevance par les Com-

pagnies, et cette obligation sera insérée dans le contrat de concession. Il serait peu correct, quand un tramway ne passe à peu près que sur des chemins communaux, que la commune ne pût rien réclamer sous prétexte qu'il traverse une route départementale. On évite cette incorrection en concédant le tramway à la commune elle-même qui le rétrocède à son tour à un entrepreneur (1). »

L'article 28 a créé, du reste, une sorte de réciprocité, et si l'Etat avait l'intention de construire un réseau de tramway sur le domaine départemental ou communal, il devrait au préalable en démontrer la concession au département ou à la commune. Il en serait de même si le département voulait établir un tramway sur le territoire communal.

(1) Berthélemy, *op. cit.*, p. 685.

SITUATION SPÉCIALE DE PARIS. CONCESSIONS DIRECTES PAR L'ÉTAT, 1891.

Nous avons dit plus haut que les rues de Paris faisaient partie de la grande voirie en vertu du décret-loi du 26 mars 1852.

ART. 1^{er}. — « Les rues de Paris continueront à être soumises au régime de la grande voirie. » Ce décret ayant été rendu par le Président de la République pendant la période dictatoriale a force de loi. Il est donc évident qu'il appartient à l'Etat de concéder les lignes projetées dans Paris et le département de la Seine. La loi de 1880 ne change rien au régime antérieur créé par l'avis doctrinal du Conseil d'Etat du 22 février 1872, pour Paris et par rapport au pouvoir concédant.

En outre cette loi n'a aucune influence sur les traités passés entre la ville de Paris et la Compagnie des omnibus, et la situation de la ville vis-à-vis de cette Compagnie n'est en rien modifiée. La ville reste assujettie aux conditions des traités de 1860 et de 1877 et le monopole de la Compagnie reste intact. Elle a étendu aux tramways le régime des omnibus, les considérant comme le mode de transport nouveau prévu par l'article 7 du traité de 1860, elle reste donc engagée comme par le passé envers la Compagnie des omnibus pour tou-

tes les rétrocessions qu'elle pourra consentir par la suite.

L'Etat ayant seul le pouvoir d'accorder des concessions prendra rarement l'initiative de leur établissement, le plus souvent il accordera, ainsi que l'y autorise l'article 27, § 2, la concession de ces réseaux à la ville ou au département, avec faculté de rétrocession par ceux-ci de leurs droits et de leurs obligations.

« La pratique tend de plus en plus à abandonner aux autorités locales la direction des affaires concernant les tramways, même lorsqu'ils se rattachent au domaine public national en raison du caractère essentiellement local des intérêts qu'ils desservent (1). »

C'est ce principe qu'applique l'Etat en 1881 notamment, lorsque par décret du 15 mars il concède à la ville une ligne de tramways allant des Halles à la porte d'Ivry, ligne que la ville rétrocède immédiatement à la Compagnie des omnibus.

Ce n'est que par exception que l'Etat concède directement à un particulier ou à une Compagnie les tramways qui en vertu de la loi dépendent de son domaine public. Il faut qu'il ait des raisons très sérieuses ou qu'il rencontre de grosses difficultés pour qu'il accorde directement ces concessions, ainsi que cela a lieu à Paris.

« A Paris seulement, en raison des difficultés qu'entraîneraient les engagements existant entre la ville et la Compagnie des omnibus, l'Etat, depuis quelques années,

(1) Colson, *op. cit.*, p. 95.

concède directement les tramways ; en procédant ainsi il prend en apparence la responsabilité du tracé des lignes et du choix des concessionnaires, tandis qu'en réalité, il ne fait que sanctionner les combinaisons préparées par le Conseil municipal s'il n'y voit pas d'empêchement grave (1). »

Pour connaître les raisons qui ont poussé l'Etat à concéder directement, il faut reprendre l'historique des tramways de Paris dans les trente dernières années (2).

En 1880 les tramways de Paris et du département de la Seine étaient exploités par trois Compagnies :

La Compagnie générale des omnibus, la Compagnie des tramways extérieurs Nord, et la Compagnie des tramways extérieurs Sud. Malheureusement ces deux dernières Compagnies, écrasées sous le poids de grosses charges imposées notamment par les traités de rétrocession, étaient dans une situation peu brillante. A la fin de l'année 1880, la Compagnie des omnibus demanda à former avec les Compagnies extérieures, sur le point de tomber en faillite, une unique société. Cette demande qui fut soumise au Conseil municipal de Paris et au Conseil général de la Seine donna lieu à de longues négociations et finalement ne put aboutir.

Pendant ce temps, on avait mis à l'enquête devant l'insuffisance des deux premiers réseaux, dix-sept lignes nou-

(1) Colson, *op. cit.*

(2) Nous empruntons le plan de ce bref historique à M. Hubault.

velles dont la concession aurait été faite au département et la rétrocession de la façon suivante : quatre à la Compagnie des omnibus et les treize autres suivant le système adopté en 1873.

Mais la Compagnie des omnibus refusa et réclama toutes les pénétrations dans Paris. A ce moment, les Compagnies des tramways extérieurs tombèrent en faillite (Jugements du tribunal de commerce des 27 février et 3 mars 1884). La Compagnie des omnibus, appuyée par l'administration municipale, demanda à racheter les lignes de ces deux Compagnies. Des traités, par lesquels la Compagnie générale rachetait l'entreprise du Nord pour 7.143.000 francs et l'entreprise du Sud pour 7.000.000, furent même passés entre la Compagnie des omnibus et les syndics, mais ils ne furent pas ratifiés par le Conseil général qui proposa le rachat du réseau départemental pour l'exploiter en régie. La question fut soumise au Conseil d'Etat qui rejeta cette demande de régie pour plusieurs raisons : Raisons de droit : doute sur la légalité en présence des contrats passés avec la Compagnie des omnibus. Raisons de fait : mauvaise opinion du système de régie et situation financière du département (emprunt de 25.000.000, nécessaire).

Sur ces entrefaites deux Compagnies nouvelles furent substituées aux Compagnies du Nord et du Sud. L'actif de la Compagnie des tramways Nord fut racheté par la Compagnie des tramways de Paris et du département de la Seine, société au capital de 7.500.000 francs, par traité

en date du 30 septembre 1887. Quant à la Compagnie des tramways Sud, ce fut la Compagnie d'exploitation des tramways, transformée en Compagnie générale des tramways, qui devint propriétaire de son réseau par le traité du 12 octobre 1886, comportant promesse de vente, et le traité du 4 août 1890 transformant en acte de vente définitif la promesse de vente contenue dans le traité précédent.

Ces diverses substitutions furent approuvées par décret en date du 6 août 1890.

Devant les difficultés soulevées de nouveau par la Compagnie des omnibus, le ministre des travaux publics prit un grand parti. Il estima que l'opposition de cette Compagnie ne pouvait plus longtemps tenir en suspens le développement d'un service public, et, pour ne plus faire intervenir ni la ville de Paris, ni le département qui avaient des traités particuliers avec la Compagnie des omnibus et se basant sur la loi de 1880, il concéda directement, par décret du 5 juin 1891, les lignes projetées aux trois Compagnies des omnibus, des tramways de Paris et du département de la Seine et société générale parisienne de tramways, ces nouvelles lignes empruntant des routes nationales. Ce décret du 5 juin approuve les trois conventions des 6, 8 et 13 mai 1891, passées entre le ministre des travaux publics et les Compagnies.

Les concessions de 1891 comme celles de 1873, bien que faites directement par l'Etat, respectent la situation de fait de la Compagnie des omnibus, les Compagnies de

tramways extérieurs s'étant engagées par traité du 30 mai 1891 à payer à la Compagnie des omnibus une redevance pour les parties de réseau *intra muros* qu'elles exploitaient.

Concessions à la ville de Paris, 1896.

Le ministre des travaux publics ne persista pas dans cette ligne de conduite et par décret du 12 mars 1896, il concéda à la ville de Paris, qui les rétrocéda à la Compagnie des omnibus, cinq nouvelles lignes de tramways, toutes situées *intra muros*.

Concessions à la Compagnie générale parisienne des tramways, et à la Compagnie des tramways de Paris et du département de la Seine, 1897.

Puis on revint bientôt à l'ancien système, tantôt l'Etat concéda directement aux Compagnies tantôt, au département, mais le ministre des travaux publics concéda le plus possible directement aux Compagnies.

Par décret du 12 janvier 1897, l'Etat concède directement à la Compagnie générale parisienne de tramways une ligne du Petit-Ivry aux Halles, prolongée ensuite jusqu'à la Bourse du Commerce.

Fin de la concession : 31 mai 1910, reportée ensuite au 31 décembre 1930.

Par décret du 27 décembre 1897, une ligne de St-Ouen

au Champ de Mars est concédée au département qui la rétrocède à la Compagnie des tramways de Paris et du département de la Seine et à la Compagnie générale parisienne de tramways,

Fin de la concession : 31 décembre 1945.

CRÉATION DE NOUVELLES COMPAGNIES DE TRAMWAYS

Concessions diverses.

A cette date il existait pour desservir le trafic parisien les trois Compagnies dont nous venons de retracer l'historique et deux autres Compagnies constituées depuis plusieurs années déjà.

1° *La Compagnie du funiculaire de Belleville.*

L'utilité publique de ce funiculaire fut déclarée par décret du 24 janvier 1889 et la ville de Paris le concéda, malgré les protestations de la Compagnie des omnibus (lettre de la Compagnie des omnibus du 23 avril 1890), à un sieur Fournier, auquel se substitua la Société du funiculaire de Belleville, par traité du 3 août 1890, ratifié le 4 août 1890 par le Conseil municipal et approuvé par décret du 7 août 1890.

« ART. 1^{er}. — La ville de Paris concède à M. Fournier la ligne de tramway funiculaire à câble sans fin à établir, entre la place de la République et l'église de Belleville, en vertu du décret du 24 janvier 1889.

Cette concession commencera à partir de la date d'ouverture de l'exploitation et elle prendra fin le 31 mai 1910. »

2° *La Compagnie des tramways de Paris à Romainville* qui exploitait une ligne « allant de la place de la Répu-

blique à l'extrémité de Romainville », concédée par décret du 18 août 1893 au sieur Larmoyer.

Entre temps des concessions particulières furent données par l'Etat à des Compagnies spéciales.

1° *Compagnie du tramway à vapeur de Paris à St-Germain* en 1889 (partie de la ligne située sur le département de la Seine, de Courbevoie à Rueil).

Fin de la concession : 31 décembre 1939.

2° De 1885 à 1900, *Compagnie des chemins de fer Nogentais* (lignes qui toutes étaient *extra muros*).

Fin de la concession suivant les lignes : 31 décembre 1983, 31 décembre 1930.

3° En 1891, *Compagnie de chemins des fer sur route de Paris à Arpajon*.

Fin de la concession : 31 décembre 1956.

4° En 1892, *Compagnie de Saint-Maur-les-Fossés*, qui devint plus tard la Compagnie de l'Est Parisien.

Fin de la concession : 31 décembre 1935.

5° En 1893 au syndicat des communes de Seine-et-Oise auquel fut substituée la *Compagnie des voies ferrées de la banlieue de Paris* (ligne de Porte-Maillot à Maisons-Laffitte).

Fin de la concession : 31 décembre 1947.

6° En 1897, *Compagnie du chemin de fer du Bois de Boulogne* (Ligne Neuilly-Suresnes).

Fin de la concession : 31 décembre 1930.

TRAMWAYS DE PÉNÉTRATION

En 1898, à l'approche de l'Exposition de 1900, le Conseil général se préoccupa de compléter les réseaux existants, en créant de nouveaux moyens de transport plus rapides, plus économiques, plus en rapport avec les besoins de la population de Paris et de la banlieue.

Il s'agissait de 19 lignes nouvelles, dont trois furent données aux Compagnies existantes (Tramways de Paris et du département de la Seine, Compagnie générale Parisienne). Les autres furent réparties en plusieurs groupes.

Des concessionnaires s'étant présentés pour obtenir ces groupes, la concession leur fut accordée directement par l'Etat, par décret du 30 mars 1899.

Fin de la concession : 31 décembre 1930.

D'autres Compagnies existantes obtinrent :

1° Compagnie des chemins de fer Nogentais : ligne de Villemomble. Place de la République.

2° Compagnie des tramways de Romainville : six lignes parcourant environ 56 kilomètres, dont 16 à l'intérieur de Paris.

3° Compagnie des tramways de Saint-Maur-des-Fossés, deux lignes, soit 18 kilomètres.

Ces deux Compagnies fusionnèrent le 15 avril 1899 et

constituèrent la *Compagnie de l'Est Parisien*, qui par décret du 5 juillet 1891 se substitua à la Compagnie de tramway du Raincy à Montfermeil.

A côté de ces concessions accordées à des entreprises déjà existantes, de nouvelles sociétés se fondèrent. Ce furent :

1° L'*Ouest Parisien*, compagnie constituée le 24 mai 1899, qui se substitua à MM. Lauderay et Renard, concessionnaires par décret du 25 janvier 1900.

2° La *Compagnie du secteur électrique de la rive gauche* qui, par décret du 19 janvier 1900, se substitua la *Compagnie électrique des tramways de la rive gauche*.

3° La *Compagnie des tramways électriques de Paris à St-Denis*, qui, par décret du 11 janvier 1900, se substitua à MM. Claret et Villeumier, et qui devint en 1901 : la *Compagnie des tramways électriques Nord-Parisien*. Cette Compagnie elle-même se substitua par décret du 30 mai 1901 à MM. Durand, Bonnet, Sincholle et Grammont, concessionnaires de diverses autres lignes.

4° La *Compagnie des tramways électriques de Vanves à Paris*, substituée par décret du 24 juillet 1900 à M. de Brancion, pour l'exploitation de la ligne Vanves-Champ-de-Mars.

5° La *Compagnie des tramways mécaniques des environs de Paris* (Nord-Ouest Parisien) qui, par décret du 22 juin 1900, se substitua à MM. Duchez et fils comme rétrocessionnaire du tramway de la porte de Paris au cimetière parisien de St-Ouen, et par décret du 29 juin

à la Compagnie des tramways électriques de Paris et de sa banlieue comme rétrocessionnaire du tramway de Neuilly à Maisons-Laffitte.

Par décret du 30 avril 1900, la Compagnie générale Parisienne obtient de l'Etat un prolongement de concessions de huit de ses lignes, jusqu'au 31 décembre 1930, à la condition qu'elle substitue la traction mécanique à la traction animale et qu'elle abaisse ses tarifs.

Par décrets du 16 mars et du 10 décembre 1900 de nouvelles lignes sont en outre concédées à l'Est Parisien.

De même les Compagnies de la Rive gauche et des tramways mécaniques voient en juin s'accroître leur réseau.

Ainsi qu'on peut facilement s'en rendre compte par ce rapide exposé, ni l'ordre ni la méthode ne régnaient dans le régime des tramways de Paris et du département de la Seine.

Parmi les lignes que la Compagnie des omnibus exploitait, les unes lui avaient été rétrocédées soit par le département de la Seine, soit par la ville de Paris, qui les tenaient de l'Etat, d'autres lui avaient été concédées directement par l'Etat, enfin l'une lui avait été concédée par la ville de Paris.

Des situations analogues existaient dans les autres réseaux, notamment dans les réseaux Nord et Sud.

Il y a donc à cette époque manque complet d'homogénéité dans le réseau parisien. Les diverses concessions

ont été données par à-coup, au fur et à mesure des besoins, sans plan méthodique, souvent à la veille seulement d'expositions universelles, ces grandes foires secourant les pouvoirs publics de leur torpeur.

La ville, soucieuse de ses finances et préoccupée avant tout du rendement des redevances qu'elle pourra obtenir, s'est liée pour une période fort longue à la Compagnie des omnibus et de ce fait se voit perpétuellement entravée dans le développement de ses moyens de transport, si bien que pour donner à un service public aussi important que les tramways le développement nécessaire, il faut que le gouvernement intervienne et qu'il concède directement.

Les inconvénients multiples causés par ce manque d'ordre et de méthode auraient dû servir de leçon aux pouvoirs publics lorsqu'ils concédèrent en 1899, malheureusement il n'en fut rien : les concessions qu'ils accordèrent furent aussi incohérentes, aussi peu méthodiques que celles données antérieurement.

Les concessionnaires, n'ayant en vue que les bénéfices immédiats qu'ils pourraient retirer de l'affaire, et par cela même désireux avant tout d'obtenir la concession sans savoir de quelle façon ils pourraient l'exploiter, se précipitèrent, et comme le dit plus tard le ministre des travaux publics, M. Maruéjols, « se livrèrent à un assaut furieux », acceptant sans débat les cahiers de charges les plus lourds.

Le ministre des travaux publics, répondant le 20 no-

veembre 1902 à une interpellation de M. Coutant « sur la non-exécution des cahiers des charges par les Compagnies des tramways de la Rive gauche, de l'Ouest Parisien, de l'Est Parisien, etc., et sur les mesures que comptait prendre le gouvernement pour y remédier, traça un tableau exact de la situation en 1899 et pendant les années suivantes :

« Il s'était livré un assaut furieux autour de ces demandes de concessions. Par suite d'une véritable obsession qui s'était emparée des esprits à l'approche de l'Exposition, il y eut pour ces concessions des surenchères à rebours, comme il y avait eu des surenchères en sens contraire pour les terrains de l'Exposition.

« On consentait tous les abaissements de tarifs, on acceptait toutes les conditions même celles qui visiblement devaient étouffer l'entreprise. Il ne faut donc pas s'étonner que des concessions obtenues dans de telles conditions aient créé à certains concessionnaires pour ainsi dire des situations de fils de famille. Ils se virent obligés, pour trouver la société anonyme qu'ils avaient l'obligation de créer dans les trois mois qui suivaient le décret de concession — et cela en exécution des clauses du cahier des charges — d'aller frapper à la porte de tous ceux auprès desquels ils pouvaient espérer du crédit. D'abord les Compagnies concessionnaires furent sollicitées par les gens qui avaient de la marchandise à leur offrir, par les fabricants d'appareils électriques qui s'en-

gageaient à faire l'équipement des lignes et aussi par les fournisseurs de force électrique...

« ... Il ne faut pas s'étonner que ces Compagnies se soient livrées pieds et poings liés à des entrepreneurs, qu'elles se soient adressées à des banquiers qui leur prêtaient — je n'en ai pas la preuve et vraiment je n'ose le croire quoiqu'on me l'ait affirmé — à des taux qui ne s'éloignaient guère de 14 0/0.

« Ces gens qui avaient compté des majorations absolument coupables sur le mouvement qu'avait amené l'exposition ne purent en profiter. En effet ces concessions ne furent données qu'en mars 1899, c'est-à-dire à la veille même de l'exposition, et il fut absolument impossible d'entreprendre opportunément et simultanément d'aussi grands travaux étant donné le coût de la main-d'œuvre surélevée à ce moment par l'exagération de la demande. Il arriva que la plupart de ces lignes ne purent profiter de l'exposition, car elles ne furent terminées que dans les derniers mois de 1900.

« Que se passa-t-il ? C'est que ces gens, qui, je le répète, avaient compté sur l'exposition pour écouler leurs titres majorés, ont été obligés de les garder, et il y en a beaucoup qui les ont encore. C'est ce qui explique la ruine de beaucoup de sociétés dont la constitution n'a pas été d'une moralité irréprochable (1). »

Le résultat financier fut déplorable. Cette incohérence

(1) *J. off.*, 21 novembre 1902.

dans l'établissement des réseaux, cette exagération dans la baisse des tarifs amenèrent fatalement une exploitation financière désastreuse, si bien que certains concessionnaires renoncèrent à leurs concessions « laissant à de plus heureux ou à de plus courageux le soin de les reprendre ». Neuf lignes concédées ne furent pas exécutées (Montreuil-Place de la République au fort de Vincennes, Courbevoie au Pecq, Arcueil-Cachan-Luxembourg et les six lignes de la concession du 25 septembre 1900), tandis que d'autres devaient cesser leur exploitation au bout d'un an (Vanves-Champ de Mars 11 février 1902) ou n'exploiter qu'en partie (Noisy-le-Sec-Square du Temple, Saint-Ouen-Champ de Mars, Pantin-Porte d'Ivry). Les Compagnies filiales de la traction n'étaient du reste guère plus heureuses et n'eurent pendant longtemps, comme le dit dans son rapport la commission chargée d'étudier la réorganisation totale des réseaux parisiens, instituée par le ministre des travaux publics en 1904, « qu'une existence précaire péniblement prolongée par l'intervention bienveillante de l'administration ».

Les cours de la Bourse nous prouvent bien dans quel marasme étaient tombées ces Compagnies. Les actions poussées au début par des spéculateurs ne cherchant qu'à s'en défaire montèrent très haut au début pour descendre ensuite à des prix ridiculement bas, prix néanmoins factices, car ces actions ne rapportant rien n'avaient aucune valeur marchande.

En 1902 les actions de l'Est Parisien émises à 500 francs,

après être montées à 700 francs, étaient à 110 francs, celles de l'Ouest Parisien descendirent à 345 francs, celles du Nord-Ouest Parisien, émises à 100 francs, de 180 francs descendirent à 40 francs, et nous ne prenons pas les chiffres les plus bas.

La presse, les pouvoirs publics s'émurent de l'état lamentable dans lequel se trouvaient ces Compagnies. On parla de scandale, comme toujours la Chambre intervint, plusieurs députés socialistes, tels M. Coutant, au cours de l'interpellation citée plus haut, demandèrent la déchéance des Compagnies concessionnaires et la municipalisation des réseaux. Le ministre des travaux publics avant de prendre une décision quelconque consulta la Chambre de commerce et le Comité républicain du commerce et de l'industrie, qui, au nom des intérêts de la ville, s'opposèrent sagement à une mesure aussi radicale.

« Il a paru à votre commission que l'intérêt évident du public est de conserver les tramways de pénétration, ils lui rendent des services considérables et leur suppression troublerait profondément ses habitudes.

« Si poussant les choses à l'extrême, nous admettons pour un instant un arrêt par une Compagnie quelconque de son exploitation, nous devons craindre qu'il ne se présente pas pour la remplacer un nouveau concessionnaire sérieux et présentant toutes les garanties désirables, car il est à croire qu'un examen plus approfondi des conditions d'exploitation lui démontrerait qu'il ne pourrait donner une légitime rémunération, comme conséquence les lignes

ne seraient plus utilisées, le public adresserait des réclamations, il est possible que pour lui donner satisfaction, il serait pris des dispositions, qui aient pour résultat de nouvelles charges pour les contribuables (1). »

La Chambre de commerce préconisait en outre une révision des tarifs avec sectionnement.

Le Comité républicain du commerce et de l'industrie indiquait ainsi les moyens qui lui paraissaient les plus propres à remédier à cette crise : « Des erreurs ont pu être commises de la part de l'administration, des fautes se sont produites de la part des compagnies concessionnaires. Pour réparer les erreurs et les fautes il y a lieu de reviser les cahiers des charges et notamment de rendre pratiques et économiques les moyens d'exploitation, de relever les tarifs et de les appliquer sur une base rationnelle moyennant six centimes par kilomètre-voyageur. »

Néanmoins il fallait intervenir rapidement, car ces Compagnies, courant à la ruine, n'allaient pas pouvoir résister au déficit croissant, et si elles sombraient il était à peu près certain qu'aucun concessionnaire ne se présenterait, ainsi que le faisait ressortir la Chambre de commerce ; on allait donc ainsi à la régie avec toutes les charges nouvelles qu'entraîne pour les contribuables ce nouveau mode d'exploitation. Le Gouvernement le comprit fort bien et au lieu d'acculer les Compagnies

(1) Conclusions du rapport de la Chambre de Commerce.

déficitaires à la ruine, ou au lieu de reprendre leurs concessions, il préféra user du moyen terme préconisé par la Chambre de commerce, c'est-à-dire reviser le cahier des charges en augmentant les tarifs et en diminuant les dépenses d'exploitation.

Il était impossible que ces Compagnies, liées à la Société mère par des marchés de fournitures très onéreux, puissent exploiter convenablement leurs réseaux pour deux raisons :

1° A cause de leurs tarifs trop bas. Alors que les prix perçus par les Compagnies existantes étaient de 30 et 15 centimes, les tarifs des tramways de pénétration n'étaient que de 0 fr. 15 et 0 fr. 10 pour tout un parcours et même de 0 fr. 05 pour certaines sections.

2° A cause du faible usage du fil aérien qui leur était toléré.

Aussi (voir Rapport du ministre des travaux publics au Président de la République en date du 13 février 1903) permit-on à ces Compagnies d'augmenter leurs tarifs « à titre d'essai et pour une période de six mois » et d'employer en certains points le trolley dans Paris.

1° *Augmentation provisoire des tarifs.* — *En principe* les prix furent portés à 20 centimes en 1^{re} classe et 15 centimes en 2^e classe pour tout le parcours *intra muros*, on créa en outre le sectionnement, et les prix par section furent de 0 fr. 15 en 1^{re} classe, et de 0 fr. 10 en 2^e classe.

Ouest Parisien. Décret du 27 février 1903. Période d'essai de six mois, prorogée de six mois en six mois jusqu'au décret du 30 mars 1906 la prorogeant *sine die*.

Est Parisien. Décret du 10 avril 1903. Prorogations de six mois en six mois, jusqu'au décret du 30 mars 1906.

Compagnie électrique des tramways de la Rive gauche. Décret du 13 février 1903. Mêmes prorogations et même décret que pour les autres Compagnies, prorogeant *sine die* la période d'essai de six mois.

2° *Extension de la zone du trolley*. — Malgré l'hostilité aveugle déployée contre le système du trolley, on se décida, devant les mécomptes et les dépenses qu'entraînaient les autres systèmes, à en étendre l'emploi dans les quartiers excentriques. Décisions ministérielles 1901-1902.

Mais ce ne furent pas là les seuls moyens dont ces Compagnies durent faire usage pour éviter la faillite, elles eurent recours en outre à des combinaisons financières dans lesquelles une partie notable du capital engagé fut rayé de leur bilan comme définitivement perdu. « Déjà il y a vingt-cinq ans, lorsque les Compagnies qui avaient créé les réseaux des tramways Nord et des tramways Sud sont tombées en déconfiture et ont dû céder ces réseaux à des sociétés nouvelles, une trentaine de millions de dépenses d'établissement avaient disparu des comptes et des statistiques des tramways de Paris : de 1902 à 1906, 25 millions en ont été de même retranchés et c'est ce qui explique que, malgré la continuation des travaux sur certaines lignes, le capital inscrit au tableau suivant aille en décroissant au lieu d'augmenter dans cette période.

TRAMWAYS DU DÉPARTEMENT DE LA SEINE

Années.	Longueur moyenne exploitée — kilom.	Capital d'établissement — millions	Recettes brutes — millions	Depenses d'exploitation — millions	Produit net — millions
1895. . .	297	90	26.7	21.1	5.6
1899. .	330	137	35.5	27	8.5
1902. . .	557	263	48.1	42.9	5.2
1905. . .	579	247	52.9	43	9.9
1906. .	581	243	54.3	44	10.3
1907. .	583	250	54.4	44.9	9.5

En outre un ensemble d'actions représentant encore plus de 50 millions, malgré les réductions de capital, continue à ne recevoir aucune rémunération. Si le produit net des réseaux parisiens paraît encore atteindre 4 0/0 environ du capital engagé, il ne faut pas oublier que, d'une part, le capital figurant dans les bilans qui servent de base à la statistique est très inférieur aux dépenses réellement faites, d'autre part, que l'amortissement des titres émis il y a une dizaine d'années, pour l'application de la traction mécanique sur des lignes dont la concession approche de son terme, entraîne des charges énormes, de sorte que le dividende des actionnaires est nul ou insuffisant pour presque toutes les Compagnies anciennes aussi bien que pour les nouvelles (1). »

(1) Colson, *Revue des questions de transport. Revue politique et parlementaire*, novembre 1908.

CONCESSIONS DE 1910

Le 31 mai 1910 arrivaient à expiration les concessions des services d'omnibus et de tramways de la Compagnie générale des omnibus de Paris, la plus grande partie des concessions formant le réseau dit des tramways-Nord, exploité par la Compagnie des Tramways de Paris et du département de la Seine et la concession de deux lignes (Bastille-Gare Montparnasse et Montparnasse-Etoile) faisant partie du réseau dit des Tramways-Sud, exploité par la Compagnie générale Parisienne de tramways.

En prévision de cette échéance les pouvoirs publics avaient commencé depuis plusieurs années déjà l'étude de la réorganisation des transports en commun à Paris et dans le département de la Seine. En effet aujourd'hui encore plus qu'en 1860, 1873, 1877, 1899, dates où furent accordées les principales concessions, il faut pouvoir *aller vile, en tous sens et à bon marché*.

La traction animale qui était à peine suffisante il y a quelques années ne répondait plus à notre besoin si intense de circulation. Ces énormes voitures incommodes, tumultueuses et lentes étaient un anachronisme, un défi au progrès, il importait donc au plus vite de « changer de fond en comble cette institution qui s'incarnait dans l'omnibus traîné par deux chevaux » et d'y substituer la

traction mécanique seule capable de desservir utilement le réseau omnibus parisien.

De nombreux quartiers n'étaient sillonnés que par ces « vieilles pataches », derniers vestiges des carrosses à 5 sols, ce qui causait un grave préjudice aux habitants de ces régions déshéritées. Là aussi il fallait créer dans la mesure du possible des moyens de locomotion nombreux et rapides, sans imposer pour cela aux Compagnies une exploitation déficitaire. Un remaniement général des réseaux s'imposait donc afin d'obtenir une plus grande homogénéité et d'éviter ainsi l'incohérence, les doubles emplois, ou l'exploitation onéreuse de trop de lignes sans trafic.

Enfin il était de toute nécessité de réviser les tarifs, le prix uniforme de transport, système suranné, devait disparaître devant un prix proportionnel à la longueur de la course. La correspondance « cette institution antique qui avait eu sa raison d'être avec des tarifs élevés, mais qui ne se comprenait vraiment plus avec des tarifs réduits et avec la multiplicité des moyens de transports offerts au public » ne méritait pas non plus de survivre au traité de 1860.

Ces considérations s'appliquaient avec plus de force encore aux tramways, ces diverses Compagnies étant soumises à des régimes d'exploitation fort différents.

En dehors des concessions qui prenaient fin le 31 mai 1910, d'autres concessions se terminaient à des dates diverses, la majeure partie en 1930. La situation financière

de quelques-unes des Compagnies nouvelles laissait à désirer, à raison notamment de l'adoption du tarif unique à 10 centimes (en 2^e classe) pour tout le parcours des lignes à l'intérieur de Paris, si bien qu'on avait dû admettre pour certaines Compagnies, ainsi que nous l'avons dit, à titre provisoire, le sectionnement des lignes afin d'élever les tarifs. La situation des Compagnies anciennes, quoique meilleure, n'était pas beaucoup plus brillante. Ces Compagnies avaient été atteintes par la concurrence que leur faisaient ces lignes nouvelles, appliquant des prix très inférieurs aux leurs, et plus gravement encore par le développement du Métropolitain, qui leur enlevait une grande partie du trafic de leurs lignes les plus productives.

Pour les tramways, comme pour les omnibus, une transformation des tarifs s'imposait donc. Le système du prix unique ne devait plus être employé pour ces lignes dont le principal aliment allait être désormais le trafic à petite distance, ajouté au transport à grande distance pour les points que le Métropolitain desservait moins commodément. Il fallait donc établir deux sortes de prix :

1^o Prix très bas, afin d'attirer sur les petits parcours la clientèle la plus nombreuse.

2^o Prix plus hauts, indispensables pour couvrir les frais d'exploitation sur les parcours un peu longs.

Il fallait, pour donner un renouveau d'activité et de bénéfices à ces Compagnies dont le trafic décroissait ou

restait stationnaire alors que la population parisienne s'accroissait et que la traction mécanique se perfectionnait journellement, procéder à de nombreuses transformations et à de grandes améliorations que les concessionnaires n'avaient pu effectuer, n'ayant pas devant eux le temps suffisant pour amortir les dépenses nouvelles.

Etant donné toutes ces circonstances, les pouvoirs publics avaient conçu un vaste plan de réorganisation, portant non pas seulement sur les concessions expirant le 31 mai 1910, mais sur presque tous les réseaux de tramways de Paris ou du département. On était d'accord sur les bases d'une réorganisation rationnelle : Réduction du nombre des Compagnies, et plus grande homogénéité des réseaux, pour diminuer les faux frais et les doubles emplois ; octroi de concessions suffisamment longues pour permettre d'amortir les dépenses de transformation et d'augmentation de matériel, malgré la réduction des tarifs et la concurrence croissante ; abaissement des tarifs à 10 et à 15 centimes pour les petits parcours tout en maintenant des prix plus élevés sur les distances plus longues ; emploi du fil aérien chaque fois que de sérieuses considérations esthétiques ne s'y opposent pas ; suppression de la correspondance et départs très fréquents pour que le public soit toujours certain de trouver sur son passage un grand nombre de voitures. Et pour réorganiser ainsi le réseau parisien on désirait unifier le régime des concessions de tramways, qui seraient toutes accordées par l'Etat soit à la ville de Paris, soit

au département de la Seine à charge de rétrocessions et soumettre les diverses exploitations à des cahiers de charges uniformes.

Longtemps avant l'expiration de ces nombreuses concessions, avons-nous dit, on commença l'étude de la réorganisation des transports en commun et l'élaboration des nouveaux cahiers des charges. Ces études furent extrêmement longues et laborieuses. On édifia successivement de nombreux projets comportant les combinaisons les plus diverses, on discuta les systèmes de la régie directe, de la régie intéressée, de la concession, de la libre concurrence pour les omnibus, mais on adopta vite le système de la concession, ainsi que la division des lignes de tramways en plusieurs réseaux correspondant aux réseaux déjà existants.

Au contraire le Conseil municipal délibéra longuement pour savoir s'il convenait de séparer en deux exploitations distinctes les omnibus et les tramways municipaux, en les confiant à deux Compagnies différentes, ou s'il était préférable de les accorder à une seule Compagnie, et ce ne fut que tardivement que cette question fut résolue après l'échec de plusieurs concours pour la concession des omnibus seuls.

1^o Concession des omnibus.

Le Conseil municipal avait, pour lui servir de leçon, l'expérience malheureuse de 1899 ; s'il voulait créer des moyens de transport viables, il fallait non seulement

qu'il établisse un réseau rationnel, mais encore qu'il diminue les nombreuses charges et redevances qui pesaient sur les Compagnies de transport et qui les écrasaient.

C'est ce que ne fit pas le Conseil municipal dès ses premières délibérations. Trop soucieux des intérêts de la ville il fixa des conditions tellement dures dans son projet de convention qu'aucun des demandeurs ne put les accepter.

En 1908, sur une première délibération un concours fut ouvert, mais il ne donna aucun résultat, les divers concurrents repoussant tous les dispositions concernant la tarification, la durée de la concession, les redevances à payer à la ville, et les clauses ouvrières.

Une deuxième délibération donna lieu à un nouveau concours. Des divers demandeurs en concession : Compagnie générale des services automobiles « Meteor », Compagnie générale des omnibus automobiles, Compagnie générale des omnibus, Compagnie du réseau central des tramways électriques de Paris (Groupe Francq, Descubes et Favaron), etc., un seul, la Compagnie générale des services automobiles « Meteor », accepta les bases du projet de convention, mais dut être évincé par la commission d'admissibilité nommée par le préfet de la Seine, comme n'apportant pas les justifications techniques et financières demandées par l'article 2 de la délibération.

Par ses exagérations, le Conseil municipal n'avait obtenu qu'un résultat immédiat : faire se retirer les de-

mandes des personnes offrant quelques garanties. Tous les concurrents étaient unanimes à déclarer qu'une exploitation sur les bases indiquées serait absolument irréalisable et qu'elle conduirait à des déficits énormes. Un d'eux, M. Darracq, dans une lettre adressée au préfet de la Seine estimait le déficit annuel à 9 millions. « Le réseau qui a été voté par le Conseil municipal et les nombres minima de courses prescrit conduisent à une exploitation devant comporter environ 33 millions de kilomètres voitures par an. Avec l'ensemble des charges prévues, la dépense totale d'exploitation, charges du capital comprises, s'élèverait en chiffres ronds à 40 millions de francs, et dans les conditions les plus optimistes de prévisions de recettes, les tarifs prévus ne pourraient donner au maximum que 31 millions de francs. Il en résulterait donc un déficit annuel de 9 millions de francs environ. »

Comme au premier concours, les demandeurs en concession protestaient tous contre certains articles du projet de convention qu'ils estimaient inacceptables.

1° *Contre l'article 1^{er} fixant à 25 ans la durée de la concession.* Le Conseil municipal encore sous l'impression de la longue durée du contrat de 1860, et des luttes engagées entre la ville et la Compagnie des omnibus, ne voulait pas étendre davantage la durée de la concession pour ne pas se lier trop longtemps à l'avance ; mais cette précaution outre qu'elle avait le gros inconvénient d'empêcher le concessionnaire de faire porter l'amortissement de ses capitaux sur un grand nombre d'années, ce qui

accroissait encore ses charges, était un peu inutile puisque la ville se réservait, menace suffisante, le droit de racheter la concession après le dixième année.

2° *Contre l'article 2 ter* ainsi conçu : « Le concessionnaire devra, sur réquisition du service du nettoitement, munir ses véhicules de chasse-neige destinés à ouvrir des pistes dans le parcours des itinéraires concédés.

Il devra, en outre, mettre gratuitement à la disposition de la ville de Paris 50 tombereaux, automobiles ou autres, pour permettre l'enlèvement de la neige et son transport aux lieux indiqués pour la décharger, etc. »

Les concurrents repoussaient tous cet article pour deux raisons : 1° parce que les appareils chasse-neige ralentiraient énormément la marche des autobus, sans rendre de grands services ; 2° parce que l'obligation de mettre gratuitement à la disposition de la ville 50 tombereaux constituerait une grosse charge pour le concessionnaire tant par l'augmentation de capital qu'elle nécessiterait que par les dépenses de fonctionnement.

3° *Contre les tarifs et la correspondance.* — Ils admettaient le sectionnement, et le 4° alinéa de l'article 3 : « Le prix des places ne pourra dépasser 0 fr. 15 en 1^{re} classe et 0 fr. 10 en 2^e classe pour le parcours d'une seule section ; le prix ne pourra dépasser 0 fr. 25 en 1^{re} classe et 0 fr. 15 en 2^e classe pour le parcours total d'une ligne quel que soit le nombre des sections. « Mais ils différaient avec le Conseil municipal sur la longueur que devaient avoir les sections. Ils ne voulaient pas de section dépas-

sant 2 k. 500 ou au maximum 3 kilomètres, ni de lignes de plus de 6 kilomètres. En plus ils repoussaient tous la correspondance à 0 fr. 05 qu'ils accusaient à juste titre de « trop affaiblir le rendement des tarifs. » « Aujourd'hui, en effet, la correspondance représentant le double du prix de la place de deuxième classe, une infime minorité de voyageurs usent de cette faculté. Mais, lorsqu'il suffira de payer un supplément de 0 fr. 05 pour permettre aux voyageurs de plus d'une section de parcourir deux lignes entières, le parcours se trouvera grevé au départ d'un nombre considérable de voyageurs qui seront transportés en réalité pour 0 fr. 05. Au surplus la correspondance devient tout à fait inutile avec le sectionnement (1). »

4° *Contre la consistance du réseau.* — Aucun des demandeurs ne se sentait immédiatement capable d'assurer l'exploitation d'un réseau aussi vaste (282 kilomètres de lignes d'après les calculs de la Compagnie des omnibus). Ils désiraient en principe que le réseau n'exède pas 200 kilomètres. « Peut-être, dans l'avenir, grâce aux progrès réalisés, pourra-t-on obtenir ce développement (282 kilomètres), mais il ne nous paraît pas possible d'exploiter, dans des conditions normales, un réseau aussi important dès le début de l'entreprise (2). »

(1) Lettre de M. Darracq au préfet de la Seine, en date du 29 avril 1909.

(2) Lettre du président du Conseil d'administration de la Compagnie générale des omnibus au Préfet de la Seine, en date du 30 avril 1909.

5° *Contre les charges* imposées par l'article 8, qui leur paraissaient trop élevées. Selon eux le droit de stationnement ne devait pas dépasser 3 fr. 50 0/0 des recettes brutes voyageurs, au lieu de 4 fr. 50 0/0 que portait le projet de convention. En outre la somme supérieure à 70 0/0 des recettes-voyageurs que le concessionnaire devait avoir payée à la ville pour pouvoir réclamer une réduction des taxes de stationnement était trop forte d'après eux, et ils proposaient de la ramener à 60 0/0.

Dans un mémoire adressé au Conseil municipal en date du 12 juillet 1909, le préfet de la Seine, exposant ses observations sur les dispositions fondamentales du traité, trouve raisonnables une grande partie des modifications demandées par les différents concessionnaires et il propose au Conseil municipal les changements suivants :

Durée de la concession. — 35 ou 40 ans au lieu de 25 ans.

Tarifs. — Suppression de la correspondance.

Consistance du réseau et sectionnement. — Sections ne dépassant pas 3 kil. 500 ; longueur totale de chaque ligne : 6 kilomètres, ou au maximum 6 kil. 500. « Quoique je sache que la consistance du réseau et le sectionnement soient une des parties du projet auxquelles vous tenez le plus et qu'évidemment toute amputation soit fâcheuse, je suis pourtant obligé — le sort de la réorganisation des autobus en dépend — de vous demander sur ce point des sacrifices et même des sacrifices importants. Il importe que vous revoyiez de très près toutes les lignes prévues

et que vous vous montriez inexorables vis-à-vis de toutes celles qui ne sont pas indispensables ; il faut que vous vous ingéniez à trouver des itinéraires, qui, tout en desservant le mieux possible la population, soient suffisamment rémunérateurs (1). »

Droits de stationnement. — Réduction. « Dans cette révision générale des charges à imposer au concessionnaire, je n'hésite pas à vous proposer une réduction des droits de stationnement, quelque sacrifice qu'il en résulte pour votre budget. Dans votre dernière délibération, vous aviez cru pouvoir porter la redevance à 4,50 0/0 des recettes-voyageurs jusqu'au chiffre de 30 millions et 40 0/0 sur les excédents. Il me semblerait possible de ramener à 3,50 0/0 la redevance à percevoir sur les 30 premiers millions de recettes, en maintenant le pourcentage à 4 0/0 au delà, ce qui représenterait un dégrèvement de 300.000 francs. »

Le Conseil municipal écouta les sages conseils donnés par le préfet de la Seine et sur le rapport de M. Duval-Arnould fit siennes les propositions émises par le préfet, dans sa délibération du 24 juillet 1909. Il apporta au projet de convention les modifications suivantes.

ART. 1^{er}. — La concession est accordée pour une durée de 40 années.

ART. 3. — *Tarifs.* La longueur maxima de chaque sec-

(1) Mémoire du Préfet de la Seine au Conseil municipal, 12 juillet 1909.

tion est ramenée à 3 kilomètres, les lignes dont la longueur dépassera 3 kil. 500 sont divisées en 2 sections, celles de plus de 6 kilomètres en 3 sections.

La correspondance est supprimée.

La répartition entre les places de 1^{re} et de 2^e classe n'est plus la même. Pour les *lignes de la périphérie seulement*, lignes désignées par le Conseil municipal, les deux tiers au moins des places seront affectées à la 2^e classe.

Mesures transitoires. — Le concessionnaire devra seulement exploiter au 1^{er} juin un réseau au moins égal à celui exploité antérieurement, évalué à 250 kilomètres.

Redevance. — La redevance pour droits de stationnement de 4 fr. 50 0/0 est ramenée à 3 fr. 50 0/0 des recettes brutes voyageurs jusqu'à 30 millions ; si la recette globale dépasse cette somme le taux de la redevance est porté à 4 0/0 sur l'excédent.

En outre on abaisse à 6 0/0 la somme de recettes voyageurs que le concessionnaire devra avoir payée à la ville tant pour droit de stationnement que pour droit d'octroi sur les combustibles, pour pouvoir réclamer une réduction des taxes de stationnement.

A la suite de cette délibération un autre concours eut lieu ayant pour base le projet de convention ainsi modifié.

Deux concessionnaires acceptèrent en principe ce projet de convention ainsi que le cahier des charges des tramways : la Compagnie des omnibus et le groupe

Francq, Descubes, Favaron, mais l'appui de ses garants financiers lui ayant fait défaut, ce dernier groupe ne put satisfaire aux conditions imposées par l'article 2 de la délibération du 24 juillet 1909 et fut écarté par la commission d'admissibilité. La ville restait donc en présence d'un seul adjudicataire sérieux, présentant toutes les garanties financières exigées et organisé spécialement pour assurer un service public aussi considérable : la Compagnie générale des omnibus.

Le Conseil municipal, malgré « la lutte épique » qu'avait dû soutenir la ville depuis vingt ans contre cette Compagnie et les discussions sans fin qu'avait soulevées l'ancien privilège, lui concéda son nouveau réseau d'omnibus et approuva dans la délibération du 9 mars 1910 le projet de convention qui devint le 28 mai 1910 la convention définitive régissant les rapports entre la ville de Paris et la Compagnie générale des omnibus. Cette convention fut approuvée par décret du 31 mai 1910.

Nous allons analyser cette convention en indiquant les principaux changements qu'apporta ce nouveau traité dans l'exploitation des omnibus à Paris et en faisant ressortir les dispositions les plus importantes relatives : à la durée, au mode de traction, aux tarifs, à la nature et à la composition du réseau, aux mesures transitoires, aux clauses de révision, aux redevances, au partage des bénéfices, aux dispositions concernant le personnel, etc.

1^o *Durée de la concession.* — Le service des omnibus est concédé directement par la ville de Paris à la Com-

pagnie générale des omnibus pour une durée de quarante ans et sept mois du 1^{er} juin 1910 au 31 décembre 1950, avec droit exclusif de stationnement sur la voie publique.

Mais ce droit exclusif de stationnement rencontre immédiatement une triple limitation. Comme dans le traité de 1860 sont exclus : les entreprises faisant le transport en commun des voyageurs qui se rendent dans une gare ou qui en partent et celles faisant le transport des personnes entre Paris et les communes suburbaines, à la condition que ces voitures ne fassent pas, dans leur trajet dans l'enceinte de Paris, le service d'omnibus. Là s'arrête l'analogie avec le traité de 1860, la 3^e limitation n'ayant pas lieu d'exister à cette date.

« La présente concession ne fait pas obstacle non plus à l'emploi, par les concessionnaires de tramways, d'omnibus à propulsion mécanique ou à traction animée pour remplacer les tramways pendant la réfection ou la transformation des voies ou du système de traction, l'itinéraire déterminé par l'administration devant se rapprocher autant que cela sera matériellement possible du tracé du tramway.

En outre, la concession n'est accordée au concessionnaire qu'à la condition qu'il s'engage à exploiter un réseau de tramways aux conditions fixées au cahier des charges. Ces deux exploitations sont connexes, et si la Compagnie des omnibus vient à encourir la déchéance de la concession des tramways, cette mesure entraînera de plein droit la déchéance de cette Compagnie pour sa concession d'omnibus.

L'article 1^{er} de la convention de rétrocession du réseau municipal de tramways contient la même prescription. On a voulu que ces deux sortes de réseaux forment un tout surtout au point de vue recettes, afin que les lignes à gros rendement compensent la perte causée par les lignes déficitaires. Cette crainte était surtout motivée par l'exploitation des omnibus automobiles, exploitation que l'on n'envisageait pas sans un certain pessimisme (déficit annuel de 9 millions annoncé par M. Darracq). Qu'allait coûter *au juste* le kilomètre-voiture ? La recette kilomètre-voiture couvrirait-elle les frais ? Les tarifs nouveaux permettraient-ils une exploitation suffisamment rémunératrice du réseau ? (1) Autant de questions que l'on ne pouvait résoudre exactement, les transports automobiles n'ayant pas été exploités pendant une durée assez longue pour que l'on possédât toutes les données utiles. Seules les expériences effectuées sur une vaste échelle avaient été tentées à l'étranger, et avaient donné du reste d'assez médiocres résultats.

2^e *Mode de locomotion*. Sauf exception autorisée, toutes les voitures employées, devront être à moteur mécanique d'un système agréé par la ville de Paris.

Les véhicules à traction mécanique seront munis à leur

(1) L'expérience a montré que ces craintes n'étaient pas vaines. Ainsi que le dit « Le Globe — 27 février 1913 » — : « Les résultats d'exploitation sont pour le moment du moins assez peu satisfaisants malgré les brillantes recettes. La Compagnie des omnibus compte d'ailleurs pour compenser le déficit des autobus sur les tramways dont l'électrification se poursuit actuellement. »

arrière d'un dispositif de secours d'un modèle adopté par l'administration, ledit dispositif permettant au receveur, en cas d'extrême urgence, d'arrêter la voiture de sa place.

a) *Perfectionnements ultérieurs.* — Au cours de l'exploitation, la Compagnie des omnibus devra tenir compte de toutes les améliorations et de tous les progrès. Le préfet de la Seine pourra prescrire à la Compagnie de réaliser, dans un délai déterminé, l'application aux voitures en service des dispositions dont la pratique aura fait reconnaître la nécessité, et décider que les voitures nouvelles à construire dans l'avenir seront dotées des perfectionnements réalisés dans l'industrie. Cette disposition est sensiblement la même que celle contenue dans l'article 7 du traité de 1860. C'est elle qui permit à la ville de Paris d'appliquer aux tramways le monopole créé en 1860 en faveur des omnibus, mesure qui entraîna les dispositions sans nombre dont nous avons déjà retracé l'exposé. Espérons qu'un mode de locomotion nouveau, auquel on étendrait le bénéfice de ce traité en vertu de l'article 2, ne viendra pas une fois de plus changer la collaboration intime qui doit exister entre la Ville de Paris et la Compagnie des omnibus en une lutte sans merci dont souffre plus que tous le public, perpétuel tampon.

D'après le traité de 1860, le préfet de la Seine pouvait, après s'être concerté avec le préfet de police et après délibération du conseil municipal *prescrire* à la Compagnie

toutes les améliorations qu'il jugeait utiles et *imposer* l'emploi de « tout nouveau mode de locomotion qui pourrait se produire ou qui serait reconnu présenter des avantages ». Avec le nouveau traité le préfet de police n'est pas consulté, et au cas de conflit on prévoit une sorte de tribunal d'arbitrage, composé de 5 membres nommés par les deux parties, ou à défaut d'entente par le président du tribunal civil de la Seine.

b) *Essais de voitures nouvelles par des tiers.* — Pendant le cours de l'exploitation, la ville de Paris pourra, la Compagnie entendue, autoriser des tiers à mettre des voitures en essai sur une ou plusieurs lignes, sans que le nombre total de ces voitures puisse dépasser 20/0 de l'effectif des voitures en service, et ce pour prévenir le mauvais vouloir éventuel de la Compagnie des omnibus dans les changements des voitures.

3° *Tarifs.* — Sur la plupart des lignes de tramways et sur toutes les lignes des omnibus sauf une, à l'expiration des anciennes concessions, les tarifs étaient de 30 centimes à l'intérieur, c'est-à-dire en 1^{re} classe, et de 15 centimes à l'impériale ou en 2^e classe. Le prix de 30 centimes donnait droit à un billet de correspondance permettant de prendre une voiture d'une autre ligne d'omnibus ou de tramways.

On abandonne ce système et on a recours au sectionnement déjà employé sur les réseaux de pénétration. Les lignes sont divisées en sections, chaque section ayant au maximum 3 kilomètres, sauf accord entre la ville et

la Compagnie des omnibus. Les lignes dont la longueur ne dépasserait pas 3 kil. 500 ne forment qu'une section, au-dessus de ce chiffre elles sont divisées en deux sections, et au-dessus de 6 kilomètres en trois sections.

La correspondance est supprimée.

Sur certaines lignes, les sections chevauchent les unes sur les autres, c'est-à-dire que, au lieu d'être juxtaposées, elles ont une partie commune.

Pour chaque ligne le montant de la perception est de 0 fr. 15 en 1^{re} classe, 0 fr. 10 en 2^e classe par section ou fragment de section.

Toutefois les voyageurs qui, au moment de la perception de leur place, indiqueront qu'ils doivent emprunter deux ou trois sections, auront droit au parcours de ces sections pour le prix de : 25 centimes en 1^{re} classe, 15 centimes en 2^e classe.

a) *Aménagement des voitures.* — Sur les lignes de la périphérie, désignées par le conseil municipal, les deux tiers au moins des places de chaque voiture seront affectées à la 2^e classe, et pour les autres lignes, cette proportion pourra être abaissée sans jamais descendre au-dessous de la moitié, mais de telle manière que, sur l'ensemble du réseau, le nombre total des places offertes de seconde classe ne puisse être inférieur aux sept douzièmes du nombre total des places offertes.

b) *Services ouvriers.* — Au fur et à mesure de la transformation des lignes, il sera créé des trains ouvriers, les dimanches et fêtes exceptés. Le nombre de ces voitures

sera fixé par le préfet de la Seine, après délibération du conseil municipal.

Les voyageurs de ces trains qui quittent leur point de départ avant 7 h. 1/2 du matin payeront à toutes places le tarif ordinaire de 2^e classe et auront droit, moyennant un supplément de 5 centimes, à un coupon de retour valable toute la journée de la délivrance, mais seulement après midi. Pour bénéficier de ce tarif réduit, les ouvriers et employés devront être munis d'une carte délivrée par la Compagnie dans des conditions à déterminer par le préfet de la Seine.

c) *Services de nuit.* — La ville de Paris pourra imposer à la Compagnie des omnibus des services de nuit : les itinéraires et les horaires seront fixés par la ville de Paris, la Compagnie entendue. Les tarifs ne pourront dépasser le double du tarif ordinaire.

4^e *Réseau à exploiter.* — La Compagnie des omnibus devra exploiter un réseau initial d'au moins 250 kilomètres et comprenant 47 lignes, exclusivement destiné au transport en commun des voyageurs. Les horaires et le nombre minimum de courses devront être approuvés par le préfet de la Seine. Les lignes composant ce réseau initial sont indiquées dans un tableau annexe, mais cette indication n'est pas définitive.

5^e *Mesures transitoires.* — Aucun des concessionnaires, avons-nous vu, ne s'était déclaré capable d'exploiter au premier jour de la concession, c'est-à-dire en juin 1910, le réseau en entier. On fut donc obligé de tracer un

réseau transitoire, évalué à 250 kilomètres, qui seul devait être exploité au 1^{er} juin, et dont les différentes lignes devaient être choisies par le conseil municipal sur la proposition de la Compagnie. En outre, comme la Compagnie ne pouvait avoir un nombre de voitures à moteur mécanique suffisant pour assurer le service, elle fut autorisée à exploiter, à titre provisoire, avec des chevaux, les lignes ainsi exploitées antérieurement, mais seulement pendant un délai de trois ans, la transformation du reste du réseau initial devant être effectuée dans ce délai, à raison de la mise en service de deux cents voitures pendant chacune des deux premières années.

a) *Réseau complémentaire.* — La Compagnie générale des omnibus devra éventuellement exploiter un réseau complémentaire, mentionné à l'état annexé à la convention de concession, d'une longueur d'environ 30 kilomètres. Si, pendant la période comprise entre le 1^{er} janvier 1913 et le 31 décembre 1914, la recette moyenne réalisée sur l'ensemble du réseau, au cours de 12 mois consécutifs, atteignait un minimum fixé en principe à 1 fr. 06 par kilomètre-voiture (voiture de 30 places, art. 6), la Compagnie des omnibus serait tenue de commencer immédiatement l'installation de ce réseau complémentaire.

b) *Révision du réseau initial pendant la période transitoire.* — Si, pendant cette même période (1^{er} janvier 1913-31 décembre 1914), la recette moyenne réalisée était inférieure à 1 fr. 06 par kilomètre-voiture, et si en outre, le

compte d'exploitation des omnibus (non compris les charges du capital) était déficitaire, la Compagnie aurait droit à la révision du réseau initial.

6^e Révision du réseau. — Nous touchons là à une clause nouvelle qui sans doute ne sera jamais mise en pratique, mais qui pourrait avoir une grande importance.

La Compagnie des omnibus obtient de la ville de Paris le droit de demander la révision de son réseau omnibus si, pendant douze mois consécutifs, la recette moyenne brute des voyageurs par kilomètre-voiture descend au-dessous de 1 fr. 06.

Ainsi que nous l'avons dit plus haut, on ne savait pas comment allait se comporter ce réseau desservi par des omnibus automobiles. Ni la Compagnie ni la ville ne désiraient se lier les yeux fermés. D'un côté la Compagnie pourrait courir à un résultat financier désastreux, et de toutes façons une révision du réseau s'imposait; mieux valait donc prévoir et fixer un chiffre de rendement de recette moyenne brute par kilomètre-voiture au-dessous duquel une révision partielle s'imposerait.

« Comme contre-partie des éventualités d'augmentation des charges, il était nécessaire de prévoir le cas où, notamment à raison des incertitudes que peut présenter encore l'exploitation des autobus, nos prévisions de recettes et, par conséquent, de bénéfices, seraient notablement réduites. L'article 6 du traité de concession des omnibus contient, à cet effet, une clause qui constitue une sorte de soupape de sûreté, puisque le réseau des omnibus peut être révisé...

« Si une telle clause avait existé dans le traité qui va expirer, notre Compagnie aurait pu obtenir la modification ou la suppression d'un certain nombre de lignes d'omnibus dont les recettes ont été grandement affectées par les concurrences et dont les pertes ont grevé lourdement les derniers exercices (1). »

D'un autre côté, la recette brute kilomètre-voiture pouvait être supérieure au chiffre fixé ; il était donc sage de la part de la ville de se réserver, dans ce cas, certains avantages, ce qu'elle n'aurait pu faire si elle s'était liée d'une façon définitive. Il fallait donc prévoir les deux cas et décider à combien seraient fixés ces deux chiffres dans un cas comme dans l'autre (chiffre moyen et chiffre supérieur) et l'attitude qu'il y aurait lieu de prendre dans les deux cas.

a) *Révision du réseau au profit de la Compagnie générale des omnibus.* — Cette révision partielle du réseau est obtenue à deux conditions :

1° Si la recette brute des omnibus descend pendant un an au-dessous de 1 fr. 06 par kilomètre-voiture (2).

On prend donc comme moyenne 1 fr. 06 de recette brute par kilomètre-voiture, mais ce chiffre moyen variera

(1) Rapport du conseil d'administration de la Compagnie générale des omnibus, Assemblée générale extraordinaire du 23 mars 1910.

(2) Du fait de la substitution des « autobus » aux omnibus à traction animale, le trafic a pris un développement très large, mais c'est le nombre des voyageurs de 2^e classe et ceux qu'accomplissent les petits parcours pour le prix d'une section, c'est-à-dire pour 0 fr. 10, qui a surtout augmenté. Aussi, pendant les 47 premières semaines de 1912, la recette K. V. n'a été que de 0.815.

selon le nombre de kilomètres-voitures effectués dans l'année, car le coefficient bénéfice ou perte variera selon qu'il y aura plus ou moins de kilomètres-voitures exploités. Si la Compagnie fait moins de x kilomètres-voitures par an, la somme de 1 fr. 06 devra être augmentée, le coefficient exploitation augmentant au détriment du coefficient recette. Si, par contre, la Compagnie fait plus de x kilomètres-voitures, le chiffre de 1 fr. 06 doit être diminué, le coefficient exploitation diminuant au profit du coefficient recettes. Il faut donc établir une moyenne de x kilomètres-voitures par an, suivant les variations de laquelle, pour que les proportions soient gardées, il y aura lieu d'augmenter ou de diminuer la somme moyenne de 1 fr. 06. C'est ce que font les 2^e et 3^e alinéas de l'article 6.

Si le nombre annuel des kilomètres-voitures omnibus descendait au-dessous de 30 millions, le chiffre de 1 fr. 06 indiqué serait augmenté de 1 centime pour chaque million de kilomètres-voitures en moins au-dessous de 30 millions, et ce, jusqu'à concurrence d'une augmentation de 5 centimes.

Si le nombre annuel de kilomètres-voitures dépassait 45 millions, le chiffre de 1 fr. 06 serait diminué de 5 milimes pour chaque million de kilomètres-voitures en plus au-dessus de 45 millions, et ce, jusqu'à concurrence d'une diminution de 3 centimes.

Qu'entend-on par kilomètre-voiture ? Le 10^e alinéa de l'article 6 en donne la définition suivante : Le kilo-

mètre-voiture s'entend du kilomètre parcouru par une voiture à 30 places.

La voiture à 30 places, qui était la plus usitée au temps de l'omnibus à deux chevaux, est prise comme moyenne, mais la Compagnie des omnibus peut choisir le type de voiture qu'elle préfère, pourvu que ce modèle soit agréé par la ville de Paris après avis du préfet de police. La ville ne pouvait contraindre la Compagnie des omnibus à n'avoir qu'un seul type immuable de voitures, car les progrès réalisés dans les transports automobiles peuvent être tels que d'ici plusieurs années la voiture à 40 places peut être créée; sur certaines lignes cette voiture sera pratique, sur d'autres elle pourra ne pas l'être, et des voitures à 20 places devront y être utilisées. On s'est donc efforcé de trouver une certaine proportion entre la voiture à 30 places prise comme moyenne et les autres voitures plus ou moins grandes, car selon le nombre de places des voitures le nombre de kilomètres-voitures variera. Si les voitures ont plus de 30 places, ce nombre de kilomètres-voitures devra être supérieur à 30 millions par an, lors même que ces voitures n'auraient pas effectué ce chiffre de kilomètres; si elles ont moins de 30 places, ce nombre devra être inférieur, et alors pourra jouer exactement le minimum stipulé. En fait, au début tout au moins, l'effectif total des voitures estimées nécessaires à l'exploitation du nouveau réseau était de 990 se répartissant ainsi: 518 voitures du type 35 places ($16 + 19$), 109 voitures du type 35 places ($12 + 23$), 263 voitures du

type 31 places (12 + 19), 100 voitures du type 30 places (8 + 22).

Le type 30 places ne constitue donc pas la moyenne à l'époque actuelle, il faut donc définir ce que sera le kilomètre-voiture lorsque l'omnibus-automobile aura plus ou moins de 30 places. C'est ce que fait le 10^e alinéa de l'article 6. « Si l'exploitation emploie des omnibus d'une capacité différente, le nombre des places de chacune de ces voitures sera compté pour dix, augmenté des deux tiers du nombre réel des places ; les places de ces omnibus ainsi calculées seront totalisées, et trente places seront comptées pour une voiture dans le calcul de la recette brute moyenne.

2^o. Mais pour que cette révision ait lieu, il faudra que pendant la même période d'un an les recettes totales d'exploitation tant des tramways que des omnibus ne permettent pas de faire face aux dépenses d'exploitation et aux charges du capital. Il ne suffira donc pas que la recette moyenne brute par kilomètre-voiture descende au-dessous de 1 fr. 06 pour 30 millions de kilomètres-voitures par an avec des voitures à 30 places, il faudra encore que la Compagnie ne puisse pas assurer les dépenses d'exploitation et les charges du capital, même en comblant le trou creusé dans son actif par les autobus avec les bénéfices laissés par les tramways, et c'est beaucoup pour cette raison, c'est pour que les tramways puissent au besoin venir en aide aux omnibus, que l'on a établi la connexité entre les deux réseaux.

Les dépenses d'exploitation comprennent les réserves pour le renouvellement des voies, du matériel fixe et roulant, les réserves pour incendies et accidents.

On entend par charges du capital :

a) Une annuité forfaitaire de 4 0/0 de la valeur de l'actif ancien expertisé. La ville de Paris avait, en effet, posé en principe que la nouvelle exploitation ne supporterait aucune dette de l'ancienne. Mais comme la nouvelle exploitation avait, dès le début, besoin de la majeure partie des immeubles et du matériel ayant servi à l'ancienne, il a fallu déterminer un certain rendement, avant partage, pour cette partie de l'actif ancien de la Compagnie des omnibus, puisqu'on rejetait les charges anciennes correspondantes. On a donc admis qu'il serait fait une expertise de la valeur industrielle de tous les éléments de l'actif ancien nécessaire à la nouvelle exploitation.

Cette annuité ne pourra pas excéder 3 millions.

b) L'intérêt à 5 0/0 des sommes employées dans les dépenses nouvelles de premier établissement et l'amortissement de ces sommes (4 0/0 d'intérêt, 1 0/0 d'amortissement).

Si ces deux conditions se trouvent réunies, il y aura révision du réseau, mais seulement révision partielle.

S'il n'y a pas accord sur la révision dans les trois mois de la demande, la question sera tranchée par une commission de cinq membres, deux désignés par le conseil municipal, deux par la Compagnie, et le cinquième désigné par les quatre premiers membres, et, à défaut d'en-

tente dans la huitaine, par le président du tribunal civil de la Seine.

b) *Révision au profit de la ville.* — Si la recette brute des omnibus dépassait de plus de 5 centimes le minimum de 1 fr. 06 par kilomètre-voitures pour 30 millions de kilomètres-voitures par an avec des voitures à 30 places, ou pour de plus vastes voitures toutes proportions gardées, la ville pourrait imposer à la Compagnie des omnibus, soit des augmentations dans le nombre des courses, soit une nouvelle répartition du nombre des places de chaque classe, soit des changements dans les itinéraires, soit des créations de lignes, soit même des diminutions de tarifs. Mais pour que la ville puisse imposer cette diminution de tarifs, il faudra que le nombre des voyageurs transportés l'année précédente par les lignes sur lesquelles portera cette réforme soit tel, qu'en le prenant pour base du trafic nouveau, la réduction des tarifs consentis n'entraîne pas une diminution de plus de 5 centimes de la recette moyenne réalisée cette année là sur l'ensemble du réseau.

Au lieu de ces avantages, la ville pourrait imposer l'amélioration du service ouvrier.

Le chiffre de base minimum fixé à 1 fr. 06 par kilomètre-voiture, pourrait être diminué si des progrès industriels avaient pour résultat d'abaisser de plus de 2 centimes le coût du kilomètre-voiture pendant deux années consécutives ; la diminution serait de moitié de la réduction constatée.

Il pourrait, au contraire, être augmenté dans les cas où, soit des modifications des impôts et taxes, soit des aggravations des conditions de travail résultant des lois, avaient pour conséquence directe et immédiate de faire augmenter les dépenses de plus de 1 centime par kilomètre-voiture.

7° *Redevances à la ville. Droits d'octroi. Partage des bénéfices.* — Nous n'analyserons pas ici ces clauses très importantes, nous réservant de les étudier, à cause de leur importance même, dans un chapitre spécial.

8° *Dispositions concernant le personnel.* — Ces dispositions prenant chaque jour une importance croissante, nous les traiterons dans un autre chapitre, en étudiant le développement qu'ont subi les clauses ouvrières depuis 1860 jusqu'aux conventions de 1910, et les différents régimes sous lesquels s'est trouvé placé le personnel.

9° *Clauses diverses. Exploitation.* — Les omnibus pourront ne prendre et ne laisser de voyageurs qu'en certains points déterminés dont le nombre et l'emplacement seront fixés par le préfet de la Seine, sur la proposition de la Compagnie et sur délibération du conseil municipal.

Chaque point d'arrêt obligatoire ou facultatif sera signalé au public au moyen de plaques indicatrices d'un modèle adopté par le préfet de la Seine. Ces plaques ne seront pas posées parallèlement à la chaussée.

On renonce, avec raison, à l'ancien système des arrêts

(1) *Bulletin municipal officiel* du 10 juillet et du 2 août 1910.

à volonté des voyageurs, si nuisible à la circulation et à l'exploitation intensive du réseau, pour adopter le système des arrêts fixes.

Du reste, la Compagnie des omnibus n'a pas attendu que la traction mécanique ait remplacé la traction animale, et par lettres en date des 3 mai, 15 et 16 juin 1910, elle a demandé au conseil municipal à substituer les arrêts fixes au système des arrêts à volonté sur les lignes à traction animale. Dans sa délibération du 8 juillet 1910, le conseil municipal a accordé satisfaction à la Compagnie des omnibus et a fixé les emplacements des points d'arrêt du réseau provisoire dans un tableau joint à la dite délibération (1).

Les arrêts sont de deux catégories : arrêts obligatoires et arrêts facultatifs. Ils sont indiqués aux voyageurs à la fois par des affiches apposées dans les voitures et par des plaques fixées sur les appareils d'éclairage bordant les trottoirs, à l'endroit précis où doit s'effectuer l'arrêt.

Aux arrêts obligatoires toutes les voitures s'arrêtent pour ne repartir qu'au signal du receveur. Au contraire, elles ne stationnent aux arrêts facultatifs que si un voyageur prévient qu'il veut descendre ou encore si quelqu'un fait signe au cocher qu'il désire monter.

Néanmoins il a été apporté à ce principe une légère atténuation. Désormais le soir, après neuf heures, les autobus s'arrêteront sur l'appel du public, quand bien même la voiture ne serait point parvenue à l'un des arrêts

(1) *Bulletin municipal officiel* du 10 juillet et du 2 août 1910.

réglementaires. Ces arrêts n'en continueront pas moins de subsister comme par le passé.

Par contre, il demeurera interdit à un voyageur se trouvant dans l'autobus de faire arrêter la voiture, pour descendre, entre deux arrêts.

Expiration de la concession. — La ville de Paris se réserve le droit de reprendre, à l'expiration de la concession, les dépôts, ateliers, immeubles servant à l'exploitation, ainsi que le matériel roulant, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et les approvisionnements de toute nature.

La reprise aura lieu pour la totalité ou en partie à dire d'experts, et la valeur sera payée dans les six mois.

La ville se réserve le droit, si elle le préfère, de louer tout ou partie des immeubles ou objets mobiliers pour une période de un an au moins et de trois ans au plus. Le loyer sera fixé, pour les immeubles et constructions, à 4 0/0 de la valeur d'achat et d'édification, et pour le matériel, le mobilier et l'outillage, à dire d'experts.

Pendant les 5 dernières années de la concession, les immeubles servant à l'exploitation ne pourront être vendus sans l'autorisation de la ville.

Rachat. — La ville se réserve, à partir de la dixième année, le droit de racheter la concession après un préavis donné un an à l'avance. Le prix d'achat à payer à la Compagnie sous forme d'annuités, sera établi d'après la moyenne des produits nets des cinq dernières années, qui ne pourra être inférieur au produit net de la dernière

année. Dans ce cas, la ville devra reprendre, à dire d'experts, la totalité des immeubles, meubles, matériel roulant, etc..., affectés à l'exploitation.

Transaction. — A la suite de cette convention une transaction intervint entre la ville de Paris et la Compagnie générale des omnibus, relativement aux litiges en cours, et le conseil municipal, dans sa séance du 8 juillet 1910, approuva cette transaction mettant un terme au procès engagé par la Compagnie des omnibus après les concessions Fournier et des tramways de pénétration.

ART. 1^{er}. — Il y a lieu d'approuver le projet de transaction à intervenir entre la ville de Paris et la Compagnie générale des omnibus, en vue du règlement amiable des litiges pendants devant les juridictions administratives et judiciaires (1).

ART. 2. — En conséquence la Compagnie des omnibus paiera à la ville de Paris, dans les trois mois, à compter de la date de la présente convention, une somme forfaitaire de 3.200.000 francs représentant en principal et intérêts :

(1) La Compagnie des omnibus se désiste de l'appel formé par elle devant la Cour de Paris, du jugement rendu par le tribunal civil de la Seine le 17 juin 1903, qui a rejeté ses demandes sur les chefs les plus importants, et elle renonce au bénéfice dudit jugement pour les quelques points secondaires sur lesquels la Compagnie a obtenu la condamnation de la ville à des dommages-intérêts à fixer par état.

En outre elle renonce au bénéfice de l'arrêt de cassation rendu par la Cour de cassation le 8 juillet 1907 et accepte que le partage des bénéfices avec la ville de Paris pour les exercices non encore réglés ait lieu sur les bases indiquées par la Cour de Paris (arrêts du 2 août 1900).

1° La part des bénéfices de la ville de Paris dans l'exploitation des omnibus pour les exercices 1897, 1898, 1899, ainsi que la part des bénéfices de la ville dans l'exploitation provisoire des tramways Nord et Sud.

2° Le montant des créances de la ville pour diverses causes énoncées à l'exposé qui précède le projet de transaction.

ART. 3. — La ville paiera à la Compagnie générale des omnibus, dans le délai imparti par l'article 2, une somme forfaitaire de 4.480.000 francs, en réparation des dommages qui ont pu être causés à la Compagnie, jusqu'au 31 mai 1910, par les travaux d'exécution des lignes métropolitaines terminées ou actuellement en cours.

Réseau définitif. — Le réseau définitif des omnibus a été voté par le conseil municipal le 31 mars 1911, il comprend toujours 47 lignes ; la 48^e, « la Villette-Place St-Sulpice » devant disparaître bientôt pour être transformée en tramway (1).

Services spéciaux. — La Compagnie des omnibus effectue également, avec les voitures non utilisées sur les lignes du réseau, des services spéciaux pour desservir le dimanche, les champs de courses de Longchamp, d'Auteuil, notamment. Ces services partent de divers points centraux de Paris : Place de la République, Avenue de Clichy, mairie du XVIII^e arrondissement, carrefour Médicis.

(1) Voir Réseau définitif. *Bulletin municipal officiel* du 28 avril 1911.

Enfin la compagnie organise parfois des services exceptionnels pour permettre au public de se rendre facilement à certaines réunions ou manifestations attirant la foule aux environs de Paris (aviation, sports, revues, etc.).

CONCESSIONS DE TRAMWAYS

RÉSEAU MUNICIPAL. RÉSEAU DÉPARTEMENTAL : NORD, SUD.

Les diverses concessions de tramways de la région parisienne ont été accordées par l'Etat, les unes au département ou à la ville de Paris qui les ont rétrocédés, les autres directement aux Compagnies concessionnaires.

A Paris seul, l'Etat concède tous les tramways dépendant du domaine public national à raison de la confusion de fait qui existe entre les voies nationales et les voies municipales, mais en vertu d'une tradition constante, fondée sur la prépondérance des intérêts locaux dans le service des tramways, l'Etat laisse aux conseils généraux et aux conseils municipaux l'initiative des combinaisons à adopter et des négociations à engager avec les Compagnies pour assurer ce service (1).

C'est cette ligne de conduite qui a été suivie par le ministre des travaux publics à Paris. Dans une lettre en date du 6 juillet 1909 adressée au préfet de la Seine, le ministre précise ainsi sa conduite : « Vous savez, Monsieur le préfet, le désir sincère qui m'a constamment animé moi-même de réserver au département de la Seine et à la ville de Paris la part légitime qui doit leur appar-

(1) Colson.

tenir dans le règlement d'une affaire qui touche de si près aux intérêts dont ils ont la garde. J'en ai donné le témoignage en vous faisant connaître que j'étais disposé à concéder à la ville et au département, à charge de rétrocession, les réseaux de tramways à réorganiser et en vous confiant le soin d'étudier cette réorganisation...

« M'inspirant, aujourd'hui, des mêmes sentiments de conciliation,... je vous autorise à offrir au département de la Seine et à la ville de Paris la concession des réseaux à réorganiser aux conditions générales précisées par votre lettre du... etc... »

Dès 1907, le conseil général et le conseil municipal mirent ces concessions à l'étude. Malheureusement ces deux assemblées élaborèrent un remaniement général des réseaux de tramways qui grevait ces entreprises de charges telles, notamment pour les tarifs qu'elles voulaient abaisser au prix unique de 0 fr. 15 et 0 fr. 10 pour toutes les distances, et pour les clauses ouvrières, qu'aucun demandeur sérieux ne pût les accepter, et que « la concession n'eût pu être faite qu'à des financiers doués de plus d'esprit d'aventure que de ressources et prêts à risquer l'argent d'autrui dans une entreprise qui ne succomberait sans doute pas avant qu'ils en aient retiré quelques bénéfices personnels (1) ».

Le ministre des travaux publics, ne voulant pas couvrir ces risques, conseilla une plus grande modération,

(1) Colson.

dans sa lettre citée plus haut, adressée au préfet de la Seine : « J'ai le devoir de vous faire observer que certaines de ces conditions paraissent constituer pour les entreprises une charge particulièrement onéreuse, sans toujours correspondre, pour la ville et le département et pour le public, à un intérêt véritablement essentiel.

Dans cette situation, et tout en acceptant que vous proposiez au conseil municipal et au conseil général la concession des réseaux, je ne saurais trop insister sur l'intérêt qui s'attache pour assurer la vitalité des entreprises et garantir le succès même de l'œuvre poursuivie par les deux assemblées, à prévoir la possibilité d'apporter certains allègements aux charges qui résultent de vos propositions.

Et en dernier lieu le ministre proposait les allègements suivants :

Durée des concessions. — 40 ans, au lieu du 35, jusqu'en 1950, afin que l'amortissement des capitaux comporte des charges moins lourdes, la période d'exploitation, en tenant compte des délais nécessaires à la transformation des réseaux, n'étant guère que de 35 ans.

En outre cette période avait l'avantage de coïncider avec le terme de concession du chemin de fer électrique Nord-Sud et à peu de chose près avec celle du chemin de fer métropolitain.

Trolleys. — Zone d'interdiction trop considérable, d'où charges supplémentaires écrasantes pour les Compagnies, et excédant 500.000 francs par an pour le réseau

municipal seul. Donc diminution de cette zone, ces charges pouvant fort bien être évitées sans nuire à aucun intérêt essentiel d'esthétique surtout dans la périphérie de la ville, en excluant seulement les quartiers de l'Ouest où les considérations esthétiques doivent prédominer.

Droits de stationnement. — Réduction de ces droits, surtout pour les lignes n'ayant à Paris qu'un seul de leurs terminus.

Tarifs. — Le ministre préconisait en outre des « tarifs suffisamment rémunérateurs pour assurer la vitalité de l'entreprise dès l'origine », avec sectionnement des lignes de manière à appliquer les prix de 0 fr. 15 et 0 fr. 10 aux parcours inférieurs à 3 kilomètres, avec augmentation de 0 fr. 05 pour ceux qui dépasseraient 3 kilomètres, et abaissement de tarifs au-dessus d'un certain chiffre de recettes, et il prévenait très fermement le préfet de la Seine que si la ville et le département acceptaient ses dernières propositions et basaient sur elles leur traité de rétrocession, la concession leur serait accordée, sinon, qu'étant responsable de la gestion du réseau parisien le jour où il ferait retour à l'Etat, il n'hésiterait pas à concéder directement aux Compagnies afin d'éviter la désorganisation d'un service public aussi important.

Le préfet de la Seine, communiquant cette lettre aux deux assemblées, les met en garde contre les exagérations en leur citant l'exemple des concours ouverts pour l'obtention de la concession des omnibus. « L'échec auquel vient d'aboutir la tentative de concession des

autobus montre que dans les charges qu'on peut imposer aux exploitants, il y a une limite qu'on ne peut dépasser. Cette expérience comporte son enseignement et doit inciter à la prudence », et il termine en engageant ces assemblées à se mettre d'accord avec le ministre des travaux publics. « Je tiens à insister auprès de vous d'une façon toute particulière pour que vous fassiez, de votre côté, tous vos efforts pour arriver à un accord avec M. le ministre des travaux publics. »

Les conseils du préfet de la Seine furent entendus, les deux assemblées acceptèrent les conditions posées par le ministre des travaux publics, et sur ces bases l'accord put se faire avec les anciennes Compagnies, celles-ci étant déjà en possession des réseaux et ne demandant qu'à en continuer l'exploitation pourvu qu'on n'aggrave pas leurs charges outre mesure.

Ces concessions ont été obtenues par les deux sociétés exploitantes. Les décrets appratifs ne sont intervenus que le 31 mai 1910, c'est-à-dire le jour même de l'expiration des concessions anciennes (1).

Un de ces décrets, le même qui approuve la concession par la ville du service des omnibus dans Paris à la Compagnie générale des omnibus, a pour objet la concession du réseau municipal de tramways à la ville de Paris et approuve la convention passée le 28 mai 1910 entre le préfet de la Seine au nom de la ville et la Compagnie

(1) *J. off.*, 1^{er} juin 1910.

générale des omnibus pour la rétrocession de ce réseau.

L'autre décret concède le réseau de tramways, dit réseau départemental Nord au département de la Seine et approuve la rétrocession (convention du 28 mai 1910) de ce réseau à la Compagnie des tramways de Paris et du département de la Seine. Ce réseau, par suite d'accords conclus par la Compagnie des tramways de Paris et du département de la Seine, englobe les réseaux de la Compagnie des tramways mécaniques des environs de Paris (Nord-Ouest Parisien), de la Compagnie des tramways Nord-Parisien et de la Compagnie du tramway à vapeur de Paris à Saint-Germain. Ces trois dernières Compagnies sont du reste intervenues et ont signé la convention de rétrocession et le cahier des charges. Les deux premières Compagnies furent absorbées par voie de fusion, la troisième Compagnie du tramway à vapeur de Paris à Saint-Germain, par voie de simple incorporation, la Compagnie absorbante se trouvant propriétaire de toutes les actions de cette société.

Quant au réseau départemental Sud, il n'y avait pas lieu d'ouvrir un concours pour le choix du concessionnaire, car il y avait seulement dans ce réseau deux lignes dont la concession prenait fin le 31 mai 1910 (les autres concessions expirant en 1930), et sur ces deux lignes (Bastille-gare Montparnasse et Montparnasse-Etoile), la Compagnie Parisienne des tramways avait effectué des dépenses considérables pour y installer le système très coûteux du caniveau, sur un simple engagement

moral de prolonger sa concession. Il fut admis en principe qu'on accorderait la concession à la même Compagnie aux conditions qui seraient fixées pour les réseaux municipal et départemental Nord. Mais des difficultés élevées notamment à l'occasion des tarifs, ne permirent pas de réorganiser le réseau départemental Sud en même temps que les deux autres. On dut donc proroger provisoirement la concession à deux reprises : une première fois, par décret du 13 mai 1910 (1) jusqu'au 15 juillet 1910, et une seconde fois jusqu'au 15 septembre (décret du 13 juillet 1910) (2).

Ces décrets de concession provisoire visent non seulement les deux lignes ci-dessus exploitées par la Compagnie générale parisienne de tramways, mais encore la ligne Porte d'Ivry-les-Halles qui, jusqu'au 31 mai, faisait partie de l'exploitation de la Compagnie des omnibus et qui a été distraite du réseau municipal pour être comprise dans le réseau départemental Sud.

Sur les lignes concédées directement par l'Etat à la Compagnie générale parisienne de tramways en 1899, et dont la concession expirait seulement en 1930, les tarifs étaient de 15 centimes en 1^{re} classe et 10 centimes en 2^e classe pour tout le parcours *intra muros* sans sectionnement. Le conseil général de la Seine ne voulut pas consentir au sectionnement qui entraînait une augmenta-

(1) *J. off.*, 4^{er} juin 1910.

(2) *J. off.*, 14 juillet 1910.

tion des tarifs. On ne pouvait cependant pas refuser à cette Compagnie, pour le réseau Sud, les tarifs adoptés pour les deux autres réseaux, municipal et départemental Nord, alors que par ailleurs, les concessions des trois réseaux devaient être faites sur les mêmes bases. Dans ces conditions, le ministre des travaux publics se décida à concéder directement le réseau départemental Sud à la Compagnie générale parisienne des tramways sans passer par l'intermédiaire du département de la Seine, et il accorda directement la concession à cette Compagnie par décret du 19 août 1910 (1).

Ainsi que nous l'avons fait pour les omnibus, nous allons résumer les principales dispositions concernant le réseau municipal et les réseaux départementaux Nord et Sud, en nous attachant surtout à analyser les dispositions autres que celles qui sont la reproduction des clauses ordinaires du cahier des charge type, approuvé par décret du 6 août 1881, modifié par décret du 13 février 1900.

1° *Durée des concessions.* — Les concessions comprenant trois réseaux de tramways destinés au transport des voyageurs et éventuellement au transport des messageries et des marchandises, commenceront à courir de la date du décret d'autorisation et prendront fin le 31 décembre 1950.

2° *Réseau à exploiter.* — Les lignes composant ces

(1) *J. off.*, 24 août 1910.

divers réseaux sont désignées dans un tableau annexé au cahier des charges. En plus le réseau départemental Nord est constitué par la réunion des quatre réseaux suivants :

1° Le réseau de la Compagnie des tramways de Paris et du département de la Seine dont une partie des concessions expirait le 31 mai 1910.

2° Le réseau de la Compagnie des tramways mécaniques des environs de Paris (Nord-Ouest Parisien dont la concession finissait, suivant les lignes, le 31 décembre 1930, et le 31 décembre 1947.

3° Le réseau de la Compagnie du tramway à vapeur de Paris à Saint-Germain.

4° Le réseau de la Compagnie des tramways électriques Nord-Parisien, dont la concession se terminait le 31 décembre 1930.

3° *Mode de traction. Délais d'exécution.* — Les traités et les cahiers des charges n'imposent pas aux Compagnies concessionnaires un système déterminé de traction, mais on peut considérer comme certaine l'adoption de la traction électrique. Les conducteurs seront souterrains ou aériens.

Les conducteurs aériens ne sont admis dans Paris que sur les parties de lignes spécifiées à l'article 4 des conventions.

Les Compagnies sont chargées de la construction de la voie ferrée proprement dite et des installations de traction à l'intérieur de Paris, mais la démolition des chaussées, le passage et sa fondation en béton ainsi que

toutes les modifications des ouvrages municipaux nécessitées par les travaux seront exécutés par la ville, il en sera de même de l'élagage des plantations voisines des conducteurs d'électricité.

La présentation des projets d'exécution devra être commencée dans un délai de deux ans pour le réseau municipal, et de un an et demi pour les réseaux départementaux Nord et Sud.

Les travaux devront être commencés dans un délai de 4 mois à partir de l'approbation du premier projet d'exécution approuvé.

Le réseau devra être livré à l'exploitation avec toutes les transformations des lignes existantes au plus tard dans un délai de trois ans à partir de la date d'approbation du dernier projet d'exécution pour le réseau municipal, et dans un délai de deux ans et demi pour les réseaux Nord et Sud.

4° *Voies.*

a) *Largeur*, 1 m. 44.

b) *Entrevoie* normale réglée de manière qu'entre les parties les plus saillantes de deux véhicules se croisant, il reste en alignement droit un intervalle libre d'au moins 50 centimètres.

c) *Etablissement de la voie ferrée :*

1. *Parties accessibles aux voitures ordinaires.* — A moins d'une autorisation spéciale du préfet de la Seine, le pavage sera établi sur une fondation en béton de ciment

de 15 centimètres d'épaisseur au maximum, s'étendant sur une largeur de 60 centimètres en dehors des rails.

2. *Parties non accessibles aux voitures ordinaires.* — Si la voie ferrée est établie sur un accotement, la voie reposera sur une couche de ballast de 2 m. 30 de largeur et d'au moins 35 centimètres d'épaisseur totale. Pour les chemins privés et voies charretières à créer ultérieurement, les Compagnies seront tenues d'exécuter les travaux de pavage et de transformation de la voie ferrée nécessités par cette création. Elles n'auront droit qu'au remboursement des frais de premier établissement de ces travaux. Elles seront tenues d'entretenir la voie et pavage à leurs frais.

Double voie à l'intérieur de Paris, sauf exception spécialement autorisée.

d) *Entretien des pavages.* — A l'intérieur de Paris, la ville de Paris assurera l'entretien du revêtement complet de la chaussée et des trottoirs moyennant le paiement par les Compagnies d'une redevance annuelle de 2 francs par mètre courant de voie simple. Ce prix sera réduit de moitié pour les voies situées sur accotements ou sur trottoirs inaccessibles aux voitures ordinaires. En outre, les réparations et réfections de pavage nécessitées par les réparations et réfections de voies ferrées seront également assurées par la ville moyennant des prix fixés à forfait (voir art. 8, convention).

c) *Travaux de chaussées et d'égouts exécutés en cours d'exploitation.* — Pendant la durée de la concession les

Compagnies devront prendre, à leurs frais, les dispositions, temporaires ou définitives, qui leur seront prescrites en vue de permettre et faciliter l'exécution sur ou sous les voies publiques empruntées, des travaux, régulièrement autorisés, de construction, réparation ou modification de la chaussée et des égouts.

f) *Curage des rails et nettoyage des voies.* — Les compagnies prendront les mesures nécessaires pour ne pas aggraver, soit par le curage de leurs rails, soit par le stationnement de leurs voitures, soit de toute autre manière, les charges normales de nettoyage des voies publiques qui incombent à la ville de Paris.

Les accotements seront maintenus, par les soins et aux frais des Compagnies, en parfait état d'entretien et de propreté, à l'exclusion de l'enlèvement des ordures ménagères.

g) *Enlèvement des neiges.* — En cas de chute de neige, le déblaiement de la neige tombée sur toute la largeur des zones et accotements affectés aux tramways, sera assuré par la ville et par chaque Compagnie suivant un arrangement à intervenir, de telle sorte qu'il y ait équivalence entre les dépenses faites par chacune d'elles ; le travail incombant à la Compagnie devra être exécuté avec la plus grande célérité et de manière à ne pas retarder le nettoyage intégral de la voie publique effectué par la ville, et la ville de Paris, de son côté, devra faire le nécessaire pour ne pas retarder le déblaiement des voies ferrées.

5° Conducteurs aériens.

a) *Hauteur et suspension des conducteurs.* — Les conducteurs électriques aériens, sauf exception dûment autorisée par le préfet de la Seine, devront être placés à une hauteur de 7 mètres au moins au-dessus du sol de la chaussée et des trottoirs et être supportés et tendus par des poteaux et des consoles, à l'exclusion de tout fil transversal ou de tirage.

b) *Etablissement et entretien des poteaux et consoles.* — Le type des poteaux et des consoles devra être agréé par le préfet de la Seine. Leur emplacement sera déterminé de manière à ne pas nuire aux plantations.

Lorsqu'il sera reconnu, les Compagnies entendues, que certains poteaux constituent une gêne pour la circulation ou un obstacle pour l'accès à la voie publique, dans le cas d'ouvertures de voies nouvelles, publiques ou privées et d'établissement d'entrées charretières ou de portes dans les maisons riveraines, ils devront être déplacés, par les Compagnies et à leurs frais, sur la réquisition du préfet de la Seine.

La ville de Paris assurera l'entretien en état de propreté et le renouvellement de la peinture des poteaux et consoles supportant les conducteurs électriques aériens moyennant le remboursement des dépenses par les Compagnies.

c) *Coupures des conducteurs.* — Les coupures de conducteurs aériens, nécessitées par le transport des grands arbres ou autres chargements de grandeur exceptionnelle,

seront effectuées en dehors des heures de service résultant de l'horaire approuvé et dans l'intervalle de temps compris entre une heure après la fin et une heure avant l'ouverture dudit service.

Les manœuvres nécessaires pour assurer l'enlèvement des conducteurs aériens seront exécutées par les Compagnies qui ne pourront réclamer une somme supérieure à 25 francs par coupure de ligne.

d) *Eclairage des poteaux.* — Tous les poteaux sur refuges établis sur des chaussées seront éclairés la nuit aux frais des Compagnies au moyen d'appareils d'un type agréé par le préfet de la Seine.

e) *Signaux lumineux.* — L'administration se réserve le droit d'obliger les Compagnies à établir des signaux apparents et lumineux pendant la nuit, aux croisements et aux extrémités des sections à voie unique.

f) *Dispositifs de sécurité.* — L'administration pourra exiger que les conducteurs aériens soient munis de dispositifs de coupure de courant, en cas de rupture des fils, d'un modèle approuvé par elle.

6° *Matériel roulant.* — Le modèle des voitures sera agréé par la ville de Paris.

a) *Eclairage des voitures.* — Les voitures seront éclairées de manière que la lecture soit possible à toutes les places assises. Elles comporteront un éclairage de secours.

b) *Chasse-corps.* — L'administration pourra obliger les Compagnies à munir l'avant des tramways de chasse-corps d'un système agréé par le préfet de police.

c) *Perfectionnements ultérieurs.* — Les Compagnies devront tenir compte de toutes les améliorations et de tous les progrès dont l'application viendrait à être reconnue utile.

A cet effet la ville de Paris ou les départements, selon les réseaux, la Compagnie entendue, pourront prescrire de réaliser, dans un délai déterminé, l'application des dispositions dont la pratique aura fait reconnaître l'utilité.

Si les Compagnies contestent le bien fondé de ces prescriptions, la ville ou le département, faute d'accord dans le délai de six mois, pourront faire trancher la question par un tribunal d'arbitrage nommé par les deux parties, ou à défaut d'entente dans la huitaine par le président du conseil de préfecture de la Seine.

Nous rencontrons là une différence remarquable entre la concession des omnibus et les concessions ou les rétrocessions de tramways.

En cas de conflit entre la ville et la Compagnie des omnibus, qui tient directement la concession de son réseau omnibus de cette dernière, au sujet des améliorations ou des perfectionnements à apporter dans l'exploitation des omnibus ou au sujet des clauses de révision, et à défaut d'entente pour la nomination de la commission technique chargée de départager les deux parties, c'est le président du tribunal civil de la Seine qui, dans la huitaine, nomme les membres de cette commission, toutes les contestations naissant du fait de la convention passée

entre la ville de Paris et la Compagnie des omnibus étant de la compétence judiciaire.

Au contraire, toutes les contestations s'élevant entre le concessionnaire (département) et le rétrocessionnaire (société) étant de la compétence des tribunaux administratifs, c'est au président du conseil de préfecture qu'il appartiendra de nommer dans la huitaine les membres de la commission.

d) *Composition et longueur maxima des trains. Intra muros.* — Les trains se composeront de deux voitures au plus et la longueur totale du train ne devra pas dépasser 26 mètres. Exceptionnellement, pour les trains ouvriers et pour certaines lignes déterminées, ils pourront comporter trois voitures avec une longueur totale ne dépassant pas 40 mètres. *Extra muros*, les trains se composeront de trois voitures au plus et leur longueur totale ne dépassera pas 40 mètres.

e) *Aménagement des voitures.* — La proportion des places de 1^{re} classe et de 2^e classe sera la suivante :

1° *Pour le réseau municipal* le nombre des places de 2^e classe de chaque train sera au moins double de celui des places de 1^{re} classe, sauf exception spécialement autorisée.

2° *Pour les réseaux départementaux Nord et Sud*, sur les lignes désignées par le conseil général, les deux tiers au moins des places de chaque train seront affectées à la 2^e classe, et pour les autres lignes, cette proportion pourra être abaissée sans jamais descendre au-dessous

de moitié, mais de telle manière que sur l'ensemble des réseaux le nombre total des places offertes de 2^e classe ne puisse être inférieur aux sept douzièmes du nombre total des places offertes.

f) *Vitesse*. — La vitesse des trains en marche sera au plus de 20 kilomètres à l'heure dans les traverses et de 30 kilomètres à l'heure hors traverses.

g) *Nombre minimum de voyages. Horaire. Points d'arrêts*. — Le nombre minimum des voyages journaliers sur chaque ligne est fixé, conformément à un tableau annexé au cahier des charges.

Les horaires seront approuvés par le préfet de police, qui aura d'ailleurs le droit, si les besoins du service l'exigent et le concessionnaire entendu, de modifier cet horaire et d'augmenter le nombre des départs, soit pour la totalité des parcours, soit pour des parcours partiels aboutissant à des terminus intermédiaires dont les emplacements seront régulièrement autorisés.

Chaque point d'arrêt sera signalé au public au moyen de plaques indicatrices. Les voitures pourront ne prendre et ne laisser des voyageurs qu'en certains points déterminés.

7° *Tarifs*. — Comme pour les omnibus les nouveaux tarifs des tramways sont des tarifs par sections, et la correspondance est supprimée.

Les sections des lignes sont déterminées par des tableaux annexés aux cahiers des charges.

Pour le prix des places, il faut distinguer selon que le parcours est effectué *intra* ou *extra muros*.

a) *Intra muros*. — Pour chaque ligne le montant de la perception est de : 15 centimes en 1^{re} classe et 10 centimes en 2^e classe par section ou fraction de section.

Toutefois les voyageurs qui, au moment de la perception de leur place, indiqueront qu'ils doivent emprunter deux ou trois sections, auront droit au parcours de ces sections pour les prix de : 20 centimes en 1^{re} classe et 15 centimes en 2^e classe.

Les omnibus et les tramways *intra muros* ont donc les mêmes tarifs, sauf en 1^{re} classe, pour plus d'une section : 20 centimes pour les tramways, 25 pour les omnibus.

b) *Extra muros*. — Les tarifs à percevoir sont fixés selon un tableau annexé au cahier des charges.

Mais nous rencontrons une exception au régime commun sur le réseau départemental Sud.

Les deux sections contiguës, avenue des Gobelins-Gare Montparnasse, et gare Montparnasse-Ecole Militaire des deux lignes « Bastille-Montparnasse » et « Montparnasse-Etoile-Place-Pereire-Place Wagram » sont considérées comme formant une seule ligne pour les voyageurs les parcourant en tout ou en partie et, par suite, le billet délivré sur une de ces sections donne accès sur l'autre. C'est donc l'ancien système de la correspondance établi moyennant 5 centimes entre les deux sections des deux lignes.

c) *Services ouvriers*. — Au fur et à mesure de la transformation des lignes, il sera créé des trains ouvriers les dimanches et fête exceptés.

Seront considérés comme trains ouvriers, ceux arrivant

à leur terminus avant 7 h. 1/2 du matin du 1^{er} novembre à fin février, et avant sept heures du matin du 1^{er} mars au 30 octobre, et pour les trains se dirigeant vers la banlieue ceux quittant leur terminus de Paris avant 6 h. 1/2 du matin en hiver et six heures en été. Les voyageurs de ces trains paieront le prix de la 2^e classe à toute place et, moyennant une augmentation de 5 centimes, auront droit à un coupon de retour valable toute la journée de la délivrance.

d) *Service de nuit*. — Ces tarifs seront doublés :

α. *Intra muros*. — Dans les trains partant des terminus ou de la barrière, d'après l'horaire après minuit ou avant cinq heures du matin.

β. *Extra muros*. — Dans les trains partant des terminus ou de la barrière, d'après l'horaire après onze heures du soir ou avant quatre heures du matin.

8° *Redevances pour emprunts des voies et des installations de traction*. — Les cahiers des charges de 1910 se sont étendus très longuement sur les emprunts des voies de tramways et ont minutieusement établi le calcul des redevances que devront payer les concessionnaires emprunteurs aux concessionnaires des voies empruntées. C'est là un des points les plus remarquables de ces nouveaux cahiers des charges qui, sur ce point diffèrent, essentiellement des cahiers des charges de 1899.

On a modifié la clause absurde qui avait été introduite dans les cahiers des charges de 1899 en vertu de laquelle le pouvoir concédant se réservait le droit de tolérer

l'emprunt des lignes concédées à de nouveaux services, sans autre indemnité que le partage des intérêts du capital de premier établissement des voies et de leurs dépenses d'entretien calculés proportionnellement au nombre de kilomètres-voitures afférents aux troncs communs. Dans les cahiers des charges de 1910 on admet au contraire que le concessionnaire emprunté touche une indemnité pour gêne et privation de trafic basée sur la recette brute réalisée par le concessionnaire emprunteur sur le tronc commun. Il est vrai que d'après les cahiers des charges de 1899 le concessionnaire emprunteur n'était pas tenu de mettre à la disposition du concessionnaire emprunteur les installations que comporte son propre système de traction, et notamment de lui fournir le courant électrique, tandis que d'après les cahiers des charges de 1910 le concessionnaire emprunté est tenu de donner à l'emprunteur la faculté d'utiliser les installations que comporte son propre système de traction.

D'après les cahiers des charges de 1910, si une ligne de tramways concédée ultérieurement emprunte les voies des lignes faisant l'objet des concessions actuelles, le concessionnaire emprunté aura droit :

A. — A un péage annuel que l'on calculera en répartissant :

1° Proportionnellement au nombre de tonnes kilométriques qui auront circulé sur le tronc commun :

a) L'intérêt à 5 0/0 et l'amortissement du capital de premier établissement.

b) Les dépenses d'entretien et de nettoyage afférentes aux voies ainsi qu'aux pavages et empièvements.

2° Proportionnellement au nombre de kilomètres automobiles qui auront circulé sur le tronc commun : les dépenses d'entretien, de nettoyage et de renouvellement des installations du système de traction utilisé en commun.

B. — Une indemnité mensuelle pour gêne et privation de trafic égale au quart de la recette brute effectuée par le concessionnaire emprunteur sur le tronc commun.

Pour obtenir exactement cette indemnité, on calculera de la façon suivante : A la fin de chaque mois on établira la recette brute de l'exploitation R effectuée par le concessionnaire emprunteur sur la section où se trouve le tronc commun, par la longueur L de la section du concessionnaire emprunté : la somme à payer pour le mois considéré sera donnée par la formule : $0,25 R L$.

Supposons que la section appartenant au concessionnaire emprunteur où se trouve le tronc commun ait 2 kil. 700, que la recette brute de l'exploitation sur cette section soit de 50.000 francs pour le mois, que le tronc commun ait 0 kil. 700 et la section empruntée 2 kil. 500 ; pour obtenir la somme à payer par le concessionnaire emprunteur, on multipliera le quart de 50.000 francs par le produit de la longueur du tronc commun $l = 0 \text{ kil. } 700$ divisé par la longueur de la section empruntée ($L = 2 \text{ kil. } 500$) soit :

$$50.000 \times 25 \times \frac{0.700}{2.500} = 3500 \text{ fr.}$$

Le concessionnaire emprunteur devra donc 3.500 fr. au concessionnaire emprunté pour le mois où il aura eu 50.000 francs de recettes brutes sur la section où se trouve le tronc commun.

Le péage A est seul applicable :

1° Pour les emprunts ne dépassant pas 200 mètres.

2° Pour les emprunts déjà existants expressément désignés dans un cahier des charges.

3° Pour le passage des trains transportant la nuit des marchandises aux Halles (réseau Sud et municipal).

Le système de traction afférent aux lignes qui emprunteraient des voies d'un autre réseau, ne pourra, en aucun cas, nuire à l'exploitation des lignes empruntées ; les dépenses supplémentaires nécessaires à cet effet seront entièrement à la charge des emprunteurs.

Au droit des troncs communs le concessionnaire emprunté sera tenu de donner à l'emprunteur, ainsi que nous l'avons signalé plus haut, la faculté d'utiliser les installations que comporte son propre système de traction, mais les concessionnaires emprunteurs devront adapter d'une manière complète le matériel roulant au système du concessionnaire emprunté.

Si la longueur d'emprunt n'excède pas 200 mètres, l'emprunteur pourra, avec l'autorisation du préfet de la Seine, appuyer de nouveaux conducteurs aériens sur les poteaux existants, sous réserve de ne pas causer au concessionnaire emprunté, de gêne dans son exploitation.

Le remboursement de la fourniture d'énergie due par l'emprunteur sera évalué au prix de revient augmenté des frais généraux sans aucune majoration.

Le concessionnaire emprunteur n'aura le droit de réclamer aucune indemnité au cas où le concessionnaire emprunté serait autorisé à modifier ses équipements électriques, ou même à leur substituer un nouveau mode de traction.

Toutefois sur toute l'étendue du réseau le département et la ville se réservent le droit d'emprunter les rails et les installations de traction pour les besoins de leurs services publics, à la condition de ne causer aucun gêne à l'exploitation des tramways.

L'usage des rails et des installations de traction ne sera l'objet d'aucune redevance au profit des Compagnies auxquelles il sera tenu seulement compte de l'augmentation des charges résultant pour elle de cet emprunt. L'énergie fournie par les Compagnies leur sera remboursée à prix de revient.

9° *Clauses de révision au profit de l'administration.* — Nous rencontrons dans les cahiers des charges des tramways des clauses de révision, mais à la différence des clauses contenues dans la convention des omnibus, toutes les clauses de révision sont faites au profit de la ville ou du département, qui se réservent des avantages au cas où la recette brute dépasserait un certain chiffre par kilomètre-voiture, c'est-à-dire au cas où il se produirait d'importantes augmentations de recettes.

Si la recette brute moyenne voyageurs dépasse *pendant deux années consécutives* un certain chiffre par kilomètre-voiture, variable suivant les réseaux (1 franc pour le réseau Nord, 1 fr. 02 pour le réseau Sud et 1 fr. 04 pour le réseau municipal, *déduction faite des insuffisances de recettes sur les omnibus*), l'administration pourra imposer, soit des réductions de tarifs, soit des remaniements dans le sectionnement, soit des améliorations dans le service, à la condition toutefois que ces changements n'aient pas pour effet d'abaisser la recette moyenne par kilomètre-voiture au-dessous du minimum stipulé pour chaque réseau.

Les insuffisances de recettes sur les omnibus que nous venons de mentionner s'entendent de la différence entre la recette qui aurait donné le minimum de 1 fr. 06 spécifié à l'article 6 du traité des omnibus et la recette brute voyageurs réellement encaissée.

Comme l'article 6 du traité de concession des omnibus, l'article 10 des traités de rétrocession des réseaux de tramways donne la définition du kilomètre-voiture. « Le kilomètre-voiture s'entend du kilomètre parcouru par une automotrice à 51 places. » Mais, comme les automotrices peuvent être de capacité différente, et avoir plus ou moins de 51 places, l'article 10 indique le calcul auquel on devra se livrer pour trouver la proportion entre la voiture à 51 places prise comme moyenne et les autres voitures plus ou moins vastes. « Si l'exploitation emploie des automotrices de capacité différente, le nom-

bre des places de chacune de ces voitures sera compté pour 17 augmenté des deux tiers du nombre réel des places, et les places de ces automotrices ainsi calculées seront totalisées, et 51 places seront comptées pour une voiture dans le calcul de la recette brute moyenne. Pour les voitures d'attache, cinq places seront comptées pour trois seulement. »

Nous ne reviendrons pas ici sur ces calculs que nous avons expliqués longuement au cours de l'étude sur la convention passée entre la ville et la Compagnie générale des omnibus.

Les avantages ainsi acquis par la ville seront définitifs.

Les chiffres de base ci-dessus de 1 franc, 1 fr. 02 et 1 fr. 04 pourraient être diminués si des progrès industriels avaient pour résultat d'abaisser de plus de 2 centimes le coût du kilomètre-voiture pendant deux années consécutives ; la diminution serait de moitié de la réduction constatée. Ils pourraient, au contraire, être augmentés si une modification d'impôts ou de taxes, du fait exclusif du département de la Seine ou de la ville de Paris, avait pour effet d'augmenter la dépense de plus de 2 centimes pendant deux années consécutives.

A défaut d'entente dans les six mois, le conflit pourra être tranché par une commission de 5 membres nommés par les deux parties, ou dans la huitaine, au cas où l'entente ne pourrait se faire pour la nomination de cette commission, par le président du conseil de préfecture de la Seine.

1° Clauses diverses.

a) *Expiration de la concession.* — Il y a dans l'article 17 du cahier des charges de 1910 une importante dérogation aux dispositions du cahier des charges type concernant l'expiration des concessions. Les usines de force motrice ne feront pas retour gratuit à l'Etat en fin de concession, l'Etat se réservant seulement la faculté de les reprendre ainsi que les installations faites en vue de la transformation et du transport de l'énergie électrique et les installations faites en dehors du domaine public en vue du remisage et de la réparation du matériel roulant.

Ces immeubles sont assimilés, au point de vue de la reprise par l'Etat, aux objets mobiliers visés par le cahier des charges type, et on a intercalé les dispositions les concernant dans le 4^e alinéa de cet article 17 : *En ce qui concerne les objets mobiliers*, tels que le mobilier des stations, le matériel roulant et l'outillage des ateliers, *en ce qui concerne les objets immobiliers* tels que les installations qui auront été faites par les concessionnaires en dehors du domaine public en vue du remisage et de la réparation du matériel roulant, et en ce qui concerne également les installations établies par les concessionnaires en vue de la production et du transport entre les lieux de production et ceux de transformation de la force motrice nécessaire au service des tramways, l'Etat se réserve le droit, mais sans pouvoir y être contraint, de les reprendre en totalité ou pour telle partie qu'il jugera convenable, à dire d'experts ; la valeur des objets repris

sera payée au concessionnaire dans les six mois qui suivront l'expiration de la concession et la remise du matériel à l'Etat.

L'Etat se réserve le droit, s'il le préfère, de louer tout ou partie des immeubles ou objets mobiliers pour une période de un an au moins à trois ans au plus. Le loyer sera fixé, pour les immeubles en construction, à 4 0/0 de la valeur d'achat et d'édification et pour le matériel, le mobilier et l'outillage à dire d'experts.

Les compagnies ne sont pas obligées à construire des usines pour la production de la force motrice, mais celles qui passeraient des traités pour la fourniture de l'énergie électrique nécessaire à l'exploitation devraient y réserver une clause prévoyant la continuation des dits traités par l'Etat : continuation facultative pour une durée de trois ans après l'expiration de la concession et obligatoire en cas de rachat. En outre les Compagnies seraient tenues de mettre à la disposition de l'Etat, moyennant un loyer à déterminer à dire d'experts, les parties des installations de transport et de transformation de l'énergie qui seraient nécessaires.

Pendant les cinq dernières années de la concession, les immeubles servant à l'exploitation ne pourront être vendus sans l'autorisation du ministre des travaux publics.

b) *Rachat de la concession.* — La clause du cahier des charges-type relative au rachat se trouve ici complétée par l'obligation pour l'Etat de reprendre les usines et

les autres immeubles visés dans l'article qui traite de l'expiration de la concession et de continuer les traités qui auraient été passés pour la fourniture de l'énergie électrique.

Dans le cas où le concessionnaire passerait des traités pour la fourniture de tout ou partie de l'énergie électrique ou autre nécessaire à l'exploitation du réseau qui fait l'objet du présent cahier des charges, il devrait justifier devant l'autorité concédante qu'il y a réservé une clause donnant à celle-ci le droit, en cas de rachat, de continuer les traités en cours, l'Etat étant d'ailleurs tenu dans ce cas, si le concessionnaire le requiert, de continuer lesdits traités sans dépasser, toutefois, la durée de la concession.

1^{re} Redevances. Droits d'octroi. Partage des bénéfices. Dispositions concernant la personnel. — Ainsi que nous l'avons fait pour la concession des omnibus, nous traiterons ces questions dans un chapitre spécial.

RÉGIME FISCAL

1° *Impôts généraux.* — Les Compagnies de transport sont soumises à deux sortes d'impôts :

1° A des impôts généraux qu'elles acquittent ainsi que le fait tout contribuable en tant que propriétaire foncier, industriel, etc.

2° A des impôts spéciaux établis sur leur industrie, auxquels elles sont assujetties en tant qu'entreprises de transport.

En tant que sociétés commerciales elles sont soumises à toutes les charges fiscales qui incombent aux sociétés.

Comme tout propriétaire elles acquittent l'impôt foncier pour leurs immeubles, bâtis ou non bâtis. De même elles paient l'impôt des portes et fenêtres, la contribution mobilière.

Elles acquittent en outre la patente, mais une distinction s'impose entre les omnibus et les tramways.

a) Les omnibus paient en plus du droit proportionnel un droit fixe qui est réglé conformément au tableau B annexé à la loi du 15 juillet 1880, qui est de 1 franc par place et auquel ils sont soumis dans les villes de plus de 100.000 habitants. Ce droit est réduit de moitié pour les places inférieures à 0 fr. 20.

b) La loi de 1880 ne mentionnait pas les tramways, en

fait ils étaient assimilés aux omnibus jusqu'à la loi du 21 avril 1905 qui les a fait figurer au tableau annexe C et qui les a assimilé ainsi aux chemins de fer. Les Compagnies de tramways ne payent donc plus un droit fixe proportionnel au nombre de places des voitures, mais un droit proportionnel au nombre de kilomètres de voies. Ce droit est de 5 francs par kilomètre de voie simple et de 10 francs par kilomètre de voie double. On entend par ligne à double voie les parties de lignes pourvues de deux voies reliant au moins deux stations entre elles.

Le droit proportionnel qu'acquittent en outre ces diverses Compagnies de transport est déterminé par l'article 12 de la loi de 1880. Il est établi sur la valeur locative tant des locaux d'habitation que des usines, ateliers, remises. « Il est calculé, dit le 4^e alinéa de l'article 12, sur la valeur locative de ces établissements pris dans leur ensemble et munis de tous leurs moyens matériels de production », c'est-à-dire que dans le calcul du droit proportionnel doivent être compris non seulement les usines, remises, etc., mais encore les voies, bureaux servant de salle d'attente aux voyageurs, etc.

Disons pour terminer que ce droit proportionnel est de $1/20$ pour les locaux d'habitation et de $1/50$ pour ceux servant à l'exploitation industrielle et commerciale.

2^o *Impôts spéciaux.* — Après avoir proclamé la liberté des transports, la Révolution fit contribuer les entrepreneurs de transports à l'entretien des routes par une première loi (loi du 24 fructidor an V), et par une deuxième

loi (loi du 9 vendémiaire an VI) créa un véritable impôt sur les transports.

ART. 68. — A compter du 1^{er} brumaire prochain, il sera perçu au profit du Trésor public, un dixième du prix des places dans les voitures exploitées par les entrepreneurs particuliers.

ART. 71. — Le calcul du produit de chaque voiture sera fait dans la supposition que toutes les places seraient occupées : l'entrepreneur sera tenu de verser, chaque décade, au receveur du droit d'enregistrement, le dixième de ce produit, sous la déduction, abonnée par la présente loi, d'un quart, pour tenir lieu d'indemnités pour les places vides que pourraient éprouver lesdites voitures.

La perception de cet impôt fut enlevée à l'Enregistrement et passa à la régie des droits réunis par la loi du 5 nivôse an XII.

La loi sur les finances du 25 mars 1817 réglementa à nouveau-la matière.

ART. 115. — Toute entreprise de voitures publiques de terre ou d'eau à service régulier pourra désormais être formée ou continuée, moyennant que l'entrepreneur fasse une déclaration préalable et annuelle et qu'il se munisse d'une licence, dont le prix est fixé à 5 francs par voiture à quatre roues et par voiture d'eau ; et à 2 francs par voiture à deux roues. Les entrepreneurs des voitures partout d'occasion ou à volonté feront la même déclaration, mais sans être tenus au paiement de la licence.

ART. 118. — Le montant des droits dus par les entrepreneurs pour les voitures à service régulier sera établi, pour le dixième du prix des places, d'après la déclaration, et pour le dixième du prix de transport, sur le vu des registres que doivent tenir les entrepreneurs et des feuilles remises aux conducteurs. Le paiement pourra en être exigé tous les dix jours...

L'article 113 de cette loi établissait un droit fixe pour les voitures partant d'occasion ou à volonté. Dans le calcul du dixième on déduit le quart pour indemnité des places vides, ainsi qu'on le faisait depuis la loi du 9 vendémiaire an VI.

Toute contravention était punie de la confiscation des objets saisis et d'une amende de 100 à 1.000 francs.

Ce chiffre du quart pour indemnité des places vides fut porté au tiers par la loi du 17 juillet 1819.

Le dixième du prix des places dû par les entrepreneurs fut augmenté à différentes époques selon les nécessités financières.

Trois lois y ajoutèrent des décimes : loi du 6 prairial an VII, loi du 14 juillet 1855, et loi du 30 décembre 1873.

La loi du 16 septembre 1871 établit en outre une taxe additionnelle de 10 0/0 sur le prix des places de voyageurs et de bagages, taxe qui fut supprimée par la loi du 26 janvier 1892 qui abaisse la taxe à 30/0 pour les chemins de fer et tramways.

L'article 113 de la loi du 25 mars 1817, avons-nous vu, établissait un droit fixe pour les voitures partant d'occa-

sion ou à volonté, ce tarif fut remanié par la loi du 28 juin 1833 et par la loi du 11 juillet 1879.

Il existe donc deux sortes de droits auxquels sont soumis les entrepreneurs de transport.

1° Un droit proportionnel portant sur les voitures en service régulier partant à heures fixes.

2° Un droit fixe sur les voitures partant d'occasion ou à volonté.

L'article 3 de la loi du 28 juin 1833 donne la définition suivante des voitures partant d'occasion ou à volonté. « Sont considérées comme partant d'occasion ou à volonté, les voitures qui, dans leur service habituel d'un point fixe à un autre, ne sortent pas d'une même ville ou d'un rayon de 15 kilomètres de ses limites, pourvu qu'il n'y ait pas continuité immédiate de service pour un point plus éloigné, même après changement de voiture. »

Et l'article 2 de la loi de 1879 étend le rayon à 40 kilomètres.

C'est donc dans cette catégorie de voitures que nous devons faire entrer les omnibus, puisqu'ils ne sortent pas de Paris. Aussi doivent-ils payer un droit fixe comme les voitures partant d'occasion et à volonté, et non un droit proportionnel que doivent payer les voitures en service régulier.

Ces dernières voitures paient un droit de 12 0/0 sur le prix des places des voyageurs que l'entrepreneur peut payer soit à l'effectif, soit à forfait, en déduisant 1/3 pour indemnités des places vides (art. 3, loi de 1879).

Au contraire, les voitures en service d'occasion paient un droit fixe qui frappe non pas les recettes de l'entrepreneur, mais la voiture elle-même, et qui est gradué d'après le nombre de places contenues dans le véhicule.

Ce droit est indiqué par l'article 1^{er} de la loi du 11 juillet 1879.

Par voiture :

A 1 et 2 places	40 francs plus les décimes.	
A 3 —	60	—
A 4 —	80	—
A 5 —	96	—
A 6 —	110	—
Pour chaque place au delà de 6, jusqu'à 50 inclus	10	—
Pour chaque place au delà de 50, jusqu'à 150 inclus	5	—
Pour chaque place au delà de 150.	2.50	—

Ces droits sont exigibles par mois et d'avance. Ils sont toujours dus pour un mois entier à quelque époque que commence ou cesse le service. Avant cette loi ils étaient exigibles par trimestre et d'avance.

Pour la perception de cet impôt on a recours à trois formalités : la déclaration, l'estampille et le laissez-passer, imposées par la loi du 15 mars 1817.

a) La déclaration doit être faite à la régie des contri-

butions indirectes. Elle énonce l'espèce et le nombre des voitures, le nombre des places de chaque voiture, et de plus, si l'entreprise est à service régulier, le prix de chaque place, la route que chaque voiture doit parcourir et les jours et heures de départ. Si les voitures doivent faire un service d'occasion, on devra remplacer les indications ci-dessus par celles du genre de service auquel elles sont destinées.

b) Avant que les voitures ainsi déclarées puissent être mises en circulation, il sera apposé sur chacune d'elles, par les préposés de la régie, et après vérification une estampille dont le coût, fixé à 2 francs, sera remboursé par les entrepreneurs.

c) Il sera également délivré, pour chaque voiture, un laissez-passer conforme à la déclaration dont les conducteurs devront toujours être porteurs. Ces laissez-passer doivent être renouvelés chaque année.

Quant aux *tramways à traction mécanique*, ils sont régis par l'article 28 de la loi du 23 janvier 1892, qui abroge les dispositions des lois de 1837 et 1879, et qui assimile les tramways aux chemins de fer.

L'impôt est donc pour eux de 3 0/0 sur le prix des places des voyageurs. Toutefois, lorsque le prix des places est inférieur à 30 centimes, les tramways peuvent être maintenus au droit fixe.

*
* *

Redevances communales ou départementales. — Ce ne

sont pas là les seules charges fiscales qui incombent aux Compagnies de transport de la région parisienne, elles sont en plus tenues d'acquitter une redevance et un droit de stationnement à la ville ou au département, la Compagnie des omnibus en vertu du traité de concession pour son réseau omnibus, les Compagnies de tramways et la Compagnie des omnibus pour son réseau de tramways en vertu des conventions passées avec le département ou la ville, et ce, pour ces dernières, en exécution du paragraphe 2 de l'article 34 de la loi du 11 juin 1880.

Concessions antérieures à 1910. — Sous l'empire des concessions antérieures, les droits de stationnement étaient fixés, en général, à 2.000 francs par an et par voiture pour les concessions de la Compagnie générale des omnibus, et à 0 fr. 30 par chaque départ effectué d'un terminus situé à l'intérieur de Paris, pour toutes les concessions accordées par l'Etat à partir de 1891.

Concessions de 1910. — Droits de stationnement.

1° *Réseau municipal et service des omnibus.* — La Compagnie des omnibus paiera à la ville de Paris, en représentation des *droits de stationnement* :

a) *Pour les tramways.* — 60/0 de la recette brute voyageurs, effectuée à l'intérieur de Paris.

Toutefois ce pourcentage sera abaissé à 3,5 0/0 si les résultats de l'exploitation ne donnent pas un rendement supérieur à 5 0/0 des dépenses nouvelles de premier établissement. Chaque fois que cet intérêt s'élèvera au-dessus de 5 0/0, ce pourcentage de 3,5 0/0 croîtra

du double de cette augmentation sans pouvoir dépasser le pourcentage normal de 6 0/0.

b) *Pour les omnibus.* — 3.5 0/0 de la recette brute voyageurs, jusqu'à 30 millions.

Si les recettes dépassent 30 millions, le taux de la redevance sera porté à 4 0/0 sur l'excédent.

Les droits de stationnement seront réduits de moitié pour les lignes facultatives que la Compagnie aura établis spontanément.

Pendant la période de transformation, et au plus tard jusqu'au 1^{er} janvier 1915, le total des droits de stationnement pour les tramways et les omnibus et des droits d'octroi sur les combustibles employés à la propulsion des omnibus ne devra pas être inférieur à un minimum forfaitaire de 2.500.000 francs.

Réduction éventuelle des droits de stationnement. — Si la Compagnie justifie avoir payé à la ville, tant pour droits de stationnement sur les omnibus automobiles et sur les tramways du réseau municipal que pour droits d'octroi sur les combustibles employés à la propulsion des omnibus automobiles, une somme supérieure à 6 0/0 des recettes sur les omnibus et les tramways *intra muros*, elle pourra réclamer une réduction des taxes de stationnement, d'abord des omnibus automobiles, puis des tramways, jusqu'à concurrence de la somme nécessaire pour ramener ces versements totalisés à 6 0/0 des recettes voyageurs sur les omnibus et tramways *intra muros*, sans toutefois qu'il puisse y avoir lieu à réduction sur les droits d'octroi.

Le taux à 6 0/0 pour la recette-voyageurs *intra muros* des tramways, sera toutefois abaissé, dans le calcul dont il vient d'être question, suivant les conditions prévues au paragraphe *a* ci-dessus.

2° *Réseau Nord*. — La Compagnie des tramways de Paris et du département de la Seine paiera à la ville de Paris :

3 0/0 de la recette brute effectuée à l'intérieur de Paris jusqu'à une recette de 5 millions de francs, avec un minimum de 150.000 francs ; au-delà de 5 millions le taux sera de 4 0/0 sur les recettes supplémentaires.

3° *Réseau Sud*. — La Compagnie générale parisienne de tramways paiera à la ville de Paris :

4 0/0 de la recette brute effectuée à l'intérieur de Paris. Toutefois si le département de la Seine usait de la faculté qui lui est réservée de se substituer à la Compagnie générale parisienne de tramways comme concessionnaire du réseau Sud à charge de rétrocession à ladite Compagnie, les droits de stationnement seraient, par analogie avec les dispositions adoptées pour le réseau départemental Nord, réduites de 4 0/0 à 3 0/0 pour les recettes brutes à l'intérieur de Paris, inférieures à 8 millions de francs, avec minimum de 240.000 francs.

Redevances pour occupation de la voie publique. — Les Compagnies devront payer à la ville de Paris :

Pour les bureaux et les édicules autres que les abris, les redevances seront calculées sur la base du double de la taxe d'étalage relative à la voie publique considérée. On

a voulu par ce calcul couper court aux nombreuses discussions qui s'étaient élevées entre les Compagnies de transport et la ville de Paris pour le paiement de ces redevances, qui antérieurement étaient basées sur le taux de location des boutiques voisines.

Pour chaque abri et pour chaque installation de barrières mobiles, la redevance sera de 1 franc.

Dépenses du contrôle financier. — Ces dépenses seront remboursées à la ville de Paris jusqu'à concurrence de 25 francs par kilomètre de voie concédée *intra muros*.

Partage des bénéfices. — Lorsqu'après prélèvement, sur les recettes, des dépenses de toute nature nécessitées par l'exploitation, des réserves pour renouvellement, pour incendie et pour accidents, de l'intérêt des emprunts, de l'amortissement des obligations et actions, des réserves légales, les bénéfices nets permettront de donner au capital-actions une rémunération dont le maximum est indiqué ci-après, l'excédent sera partagé par moitié entre la Compagnie d'une part et, d'autre part, la ville de Paris pour le réseau municipal et les omnibus, ou le département de la Seine pour les réseaux Nord et Sud, et ce, à titre de supplément de redevance.

La rémunération maxima à partir de laquelle il y a lieu à partage est fixée, pour les réseaux Nord et Sud à 80/0 pour les actions non amorties et 30/0 pour les actions de jouissance.

Pour le réseau municipal et pour les omnibus le calcul du partage des bénéfices est plus compliqué.

La ville de Paris, avons-nous déjà vu, avait posé en principe que la nouvelle exploitation ne supporterait aucune dette de l'ancienne. Mais comme la nouvelle exploitation avait, dès le début, besoin de la majeure partie des immeubles et du matériel ayant servi à l'ancienne, il a fallu déterminer un certain rendement, avant partage, pour cette partie de l'actif ancien de la Compagnie générale des omnibus, puisqu'on rejetait les charges anciennes correspondantes. On a donc admis qu'il serait fait une expertise de la valeur industrielle de tous les éléments de l'actif ancien nécessaire à la nouvelle exploitation.

Par suite, la ville n'arrivera à partage que lorsque les bénéfices seront supérieurs au total suivant.

1° 6 0/0 de la valeur fixée par les experts pour l'actif ancien (soit au maximum 4.000.000 de francs).

2° 8 0/0 aux nouvelles actions de capital.

3° 3 0/0 aux nouvelles actions de jouissance.

En fin de concession, lors de la liquidation des Compagnies, la ville et le département auront également droit à la moitié de l'actif net à répartir, après paiement du passif et amortissement du capital.

Pertes et intérêts intercalaires pendant la période de transformation. — Les Compagnies sont autorisées à porter, s'il y a lieu, au compte de premier établissement, les insuffisances d'exploitation, l'intérêt des obligations, ainsi que les sommes nécessaires pour assurer aux capitaux un intérêt de 4 0/0 sans amortissement.

La même difficulté que pour le partage des bénéfices se présentait ici en ce qui concerne la Compagnie générale des omnibus (réseau municipal et omnibus) qui est autorisée à porter au compte de premier établissement :

1° Une somme égale à 4 0/0 de la valeur de l'actif ancien, fixée par les experts (avec maximum de 3.000.000 fr.

2° Un intérêt de 4 0/0 sur le montant des actions nouvelles.

* *

Exonérations de certaines charges.

Si les Compagnies de transport sont assujetties, ainsi que nous venons de le voir, à de gros impôts et à d'importantes redevances, elles jouissent par contre de certaines exonérations qui ont pour elles un gros intérêt.

Tout d'abord, l'article 24 de la loi du 11 juin dispense du droit d'enregistrement fixe de 1 franc les conventions relatives aux concessions et rétrocessions de tramways, ainsi que les cahiers de charges annexés.

Mais c'est surtout en matière de taxes locales que ces exonérations sont importantes.

En premier lieu l'article 34, 1^{er} alinéa, de la loi de 1880 exempte les concessionnaires de tramways de l'impôt des prestations.

ART. 34. — Les concessionnaires de tramways ne sont pas soumis à l'impôt des prestations établis par l'article 3 de la loi du 21 mai 1836 à raison des voitures et des bêtes

de trait exclusivement employées à l'exploitation des tramways.

Cette disposition a été inspirée par un abus survenu dans la banlieue de Paris où certains concessionnaires avaient, par mesure d'économie, établi leurs usines et leurs dépôts. Les communes les avaient immédiatement frappés de prestations en nature très lourdes, et c'est pour remédier à cet abus que l'article 34 exempta de cet impôt les Compagnies de transport, exonération équitable et doublement justifiée, d'abord parce que le cahier des charges type (art. 12 et 13) prévoit que l'entretien de la chaussée, dans une zone déterminée correspondante à la voie, sera en partie à la charge du concessionnaire, et ensuite parce que souvent le tramway est établi sur les accotements du chemin, dans la banlieue par exemple.

Octrois (1). — Il y a en outre une seconde catégorie de droits auxquels ne sont pas assujetties les Compagnies de tramways, mais dont l'exonération a donné lieu à de nombreuses difficultés : Ce sont les octrois.

En matière d'octroi, il est un principe général que nous ne devons jamais perdre de vue dans cette brève étude et qui est le suivant : Les droits d'octroi étant des taxes communales, ne doivent frapper que les objets destinés à la consommation locale. L'article 11 de l'ordonnance

(1) Max Botton, *De l'exemption des droits d'octroi pour la construction et l'exploitation des chemins de fer et des tramways.*

J. Martel, *Recueil général des lois, décrets et ordonnances concernant les contributions indirectes et les octrois.*

du 9 décembre 1814 le déclare expressément : « Aucun tarif d'octroi ne pourra porter que sur des objets destinés à la consommation du lieu sujet. » De même l'article 148 de la loi du 28 avril 1816 : « Les droits d'octroi continueront à n'être imposés que sur les objets destinés à la consommation locale. »

C'est en vertu de ce principe que les chemins de fer ne payaient pas de taxe d'octroi pour certaines matières servant à leur exploitation, comme le combustible. Mais ce principe n'étant pas admis partout de la même façon et étant discuté pour certaines matières (matériaux employés à la construction de la voie ferrée) on remédia à ces contradictions et à ces divergences de jurisprudence par le décret du 12 février 1870 qui dispose, article 13 : « Les combustibles et matières destinés au service de l'exploitation des chemins de fer, aux travaux des établissements et à la construction de la voie, seront affranchis de tout droit d'octroi. »

Cet article n'apporte du reste aucune modification aux principes émis plus haut, il en régleme simplement l'application aux chemins de fer.

Ce décret qui exonère les chemins de fer des droits d'octroi est-il applicable aux tramways, et peut-on, en matière d'octroi, assimiler ces derniers aux chemins de fer ?

Avant de répondre à cette question, il nous faut dire que ce décret n'est pas applicable aux tramways de Paris, en vertu de l'article 16 dudit décret.

Mais malgré cette restriction, la question que nous ve-

nous de nous poser n'en intéresse pas moins le réseau de tramways parisiens, car ce réseau n'est pas limité à la ville et franchit très souvent les limites de l'octroi. Cette question a pris une nouvelle importance avec les tramways de pénétration dont les dépôts et les usines sont situés hors de Paris, car ils tombent de ce fait dans le droit commun, et il devient d'un gros intérêt de savoir si l'article 13 du décret de 1870 leur est applicable.

La jurisprudence a hésité longtemps à appliquer ce texte aux tramways. De prime abord elle résolut la question par la négative. Cour de cassation, pourvoi formé par la Compagnie des tramways du Nord, contre un jugement du tribunal civil de Lille du 2 juin 1875. Arrêt du 12 novembre 1877, conformément aux conclusions de M. l'avocat général Charrins.

La question fut plus tard soumise au tribunal civil de Lyon, qui refusa de nouveau d'assimiler les tramways aux chemins de fer par un jugement en date du 16 juillet 1892.

« Attendu que les chemins de fer, même ceux d'intérêt local, sont établis dans l'intérêt du commerce général ou tout au moins d'une certaine région, et qu'on s'explique dès lors que les matériaux qui sont nécessaires à leur construction soient exempts des droits d'octroi, parce qu'en réalité ils n'appartiennent pas à la consommation locale; que les tramways, au contraire, qui presque partout ont été substitués aux lignes d'omnibus, sont destinés uniquement aux transports locaux d'une

ville et de sa banlieue, et que les matériaux, dès lors, qui leur sont nécessaires, appartiennent à la consommation libre, doivent être rationnellement assujettis aux droits d'octroi. »

Pourvoi en cassation rejeté le 21 novembre 1894.

Mais bientôt se produisit un revirement de jurisprudence qui eut son point de départ dans un jugement rendu par le juge de paix de Saint-Maur-des-Fossés en date du 19 juin 1894 exonérant la Compagnie des tramways de Saint-Maur-des-Fossés de droits d'octroi perçus par la ville de Saint-Maur. Sur appel le jugement fut confirmé (29 janvier 1895) et la Cour de cassation rejetant le pourvoi de la ville de Saint-Maur modifia complètement la jurisprudence :

« Attendu que le décret du 12 février 1870 a exempté de tous droits d'octroi les matières destinées soit à l'exploitation des chemins de fer, soit à la construction de la voie et de ses dépendances ;

Attendu que cette exemption s'applique à toutes les voies ferrées, et en particulier aux tramways, lorsque, comme dans l'espèce, ils parcourent plusieurs communes qu'ils font communiquer entre elles. »

De même Cassation, 11 juillet 1898. Octroi de Paris contre Compagnie Parisienne de Tramways, droits d'octroi indûment perçus sur rails, éclisses, fer, pour réfection de voie ferrée rue Monge et avenue des Gobelins.

Cet arrêt fait ici l'application des principes généraux

de l'ordonnance de 1814 et de la loi de 1816, puisque la ville de Paris est placée sous un régime spécial en vertu de l'article 16 du décret de 1870, et c'est par application de ces textes que tous ces arrêts décident que les voies ferrées de tramways qui desservent plusieurs communes, envisagés dans leur parcours formant un tout indivisible, constituent des objets destinés au commerce général et que, dans les rails et les pièces de fer employés pour la réfection des voies de la rue Monge et de l'avenue des Gobelins, par conséquent dans le périmètre de l'octroi de Paris, on ne saurait voir des objets destinés à la consommation locale ; d'où exemption de toute taxe.

Ces nombreux arrêts ont mis fin aux controverses, et maintenant les tramways intercommunaux profitent de l'exemption de l'article 13 du décret du 15 février 1870.

Les tramways intercommunaux bénéficient du décret de 1870, venons-nous de dire, mais non pas tous les tramways ; on doit donc distinguer parmi les tramways : ceux dont les réseaux sont contenus dans le périmètre d'un octroi c'est-à-dire ceux pour lesquels les matières employées sont destinées à la consommation locale, et ceux ayant un réseau intercommunal, qui doivent alors être considérés comme constituant des objets destinés au commerce général.

1^o Tramways dont le réseau est limité au périmètre de l'octroi : ils ne sont pas affranchis du droit d'octroi (Conseil d'Etat, 21 novembre 1902, 9 mai 1902, 24 juin 1905 ; Justice de paix de Villejuif, 25 mai 1903 ; Cass., 3 février 1904).

2^o Tramways desservant plusieurs communes : le décret de 1870 leur est applicable, comme aux chemins de fer, auxquels le Conseil d'Etat et la Cour de cassation les assimile (Cass ,3 février 1904, 9 mai 1906 ; Conseil d'Etat, 21 novembre 1902 (1), etc.).

Tous ces arrêts estiment que les tramways, même dépassant les limites de la ville, doivent être soumis aux droits d'octroi lorsqu'ils constituent une entreprise exclusivement locale, ne correspondant qu'à des besoins locaux, mais qu'ils sont affranchis de ces droits lorsqu'ils présentent un caractère d'intérêt général.

Cette distinction s'impose pour les transports de la région parisienne. Nous trouvons donc :

1^o Les transports compris dans le périmètre de l'octroi de Paris, auxquels n'est pas applicable le décret du 12 février 1870, qui ne tombent pas dans le régime commun, et qui doivent acquitter les taxes d'octroi.

Dans cette catégorie nous devons faire rentrer la Compagnie générale des omnibus de Paris. On considère, en effet, que les produits dont elle se sert pour son exploitation sont des objets destinés à la consommation locale et à la satisfaction des besoins locaux, et par suite qu'ils sont assujettis aux droits d'octroi. On estime en outre que cette Compagnie constitue une industrie locale, cor-

(1) En matière d'octroi le contentieux est double. Le Conseil d'Etat statue sur les recours contre les refus d'entrepôt ; l'autorité judiciaire statue sur les tarifs et la quotité des droits.

respondant à des besoins de circulation locale d'un point à un autre de la ville.

Ce caractère d'industrie locale ressort bien de quelques considérants de la délibération du 28 décembre 1860 approuvant le projet de traité passé entre la ville de Paris et la Compagnie des omnibus... « Il est d'autant plus naturel que la Compagnie en supporte les charges (de l'octroi) que cette Compagnie est une entreprise essentiellement parisienne, qui puise dans la ville même tous ses éléments de propriété, et qu'on ne voit pas pourquoi elle serait exonérée pour ses fourrages des droits payés par tous les habitants, industriels ou autres, qui ont des chevaux ou des voitures dans l'intérieur de Paris. »

La convention de 1910 concernant le réseau omnibus s'étend longuement sur les droits d'octroi que la Compagnie devra payer à la ville.

Nous avons déjà vu que, si le concessionnaire justifie avoir payé à la ville, tant pour droits de stationnement sur les omnibus automobiles que pour droits d'octroi sur les combustibles employés à la propulsion des voitures, une somme supérieure à 6 0/0 des recettes *intra muros* omnibus et tramways, il pourra réclamer une réduction des taxes de stationnement, et nous avons indiqué à combien doivent se monter, pendant la période de transformation, les droits de stationnement et les droits d'octroi.

Mais ce ne sont pas là les seules clauses que contient le traité de 1910. Très prudemment il prévoit la suppres-

sion des droits d'octroi, et il fixe d'avance la redevance qui devra les remplacer.

ART. 9. — Si la ville de Paris vient à supprimer les droits d'octroi sur le combustible employé pour la propulsion des automobiles, le concessionnaire devra verser à la ville, pendant chacune des années restant à courir, une somme correspondant à la moyenne des droits qu'il aura payés sur ledit combustible pendant les trois dernières années d'application des droits d'octroi.

La ville se réserve même la faculté d'établir, en vue de la suppression de l'octroi et sous réserve de l'autorisation législative, des taxes sur les transports en commun, que les Compagnies devraient percevoir gratuitement pour le compte de la ville en même temps que le prix des places.

Le projet Lefebvre faisait déjà l'application de ce principe, lorsque proposant la suppression de l'octroi de Paris, il demandait la création d'un impôt de remplacement sur les transports, perçu au profit de la ville, mais augmentant de 0 fr. 05 le prix des places par voyageur.

La Compagnie des omnibus devra établir dans l'enceinte de Paris, sauf exception autorisée par le conseil municipal, les dépôts, ateliers, et établissements de toute nature qu'exigera le service qui lui est concédé.

La même clause, inconnue en 1854, figurait déjà dans le traité de 1860. A cette époque comme aujourd'hui elle avait pour but de forcer la Compagnie à acquitter, au profit de la ville, les nombreuses taxes d'octroi sur les ma-

tières nécessaires à l'exploitation de son réseau omnibus.

Cette clause est du reste reproduite dans le traité de rétrocession du réseau tramway de cette Compagnie, car les tramways que possède la Compagnie des omnibus sont assujettis aux taxes d'octroi aussi bien que les omnibus appartenant à cette Compagnie, et ils rentrent dans la première catégorie distinguée plus haut. Le traité de rétrocession le mentionne expressément : « Conformément au droit commun, la Compagnie sera tenue au paiement de toutes les taxes d'octroi pour les produits introduits et employés par elle dans Paris. » Nous avons une application immédiate de ce principe dans le même article, qui stipule qu'au cas où les usines qui produiront l'énergie électrique nécessaire à l'exploitation du réseau seront situées en dehors des limites de l'octroi, la ville de Paris percevra une redevance de 2 millimes par Kilo-watt-heure d'énergie fabriquée à l'extérieur et consommée à l'intérieur de Paris.

2° Les tramways intercommunaux qui rentrent dans la deuxième catégorie, et auxquels on applique le décret de 1870 les exonérant de toute taxe d'octroi. On les considère en effet comme étant une entreprise d'intérêt général, ainsi que le reconnaît le tribunal civil de la Seine, dans un jugement en date du 5 mai 1896 : « Attendu qu'une ligne de tramways de cette nature est une entreprise d'intérêt général ; qu'en effet elle est affectée, non à l'usage particulier de la population parisienne, mais aux besoins généraux des diverses localités qu'elle dessert ; que la

voie ferrée, dont la majeure partie est en dehors du périmètre de l'octroi, doit être envisagée dans son ensemble comme formant un tout indivisible. »

Ces réseaux sont donc exonérés par le décret de février 1870, et si, par exemple, ces Compagnies font rentrer dans Paris des matériaux nécessaires à la réfection des voies, ou même de la houille ou du pétrole nécessaires à leurs moteurs, elles ne doivent payer aucun droit sur ces différentes matières (J. de p. Paris, 15 janvier 1896 ; Cass., 11 juillet 1898), car « ces Compagnies fonctionnent dans l'intérêt du commerce général et non point dans l'intérêt exclusif du commerce local de telle ou telle commune qu'elles traversent ».

En outre ces diverses communes, où ces Compagnies ont établi leurs dépôts, garages, usines, ne peuvent, en vertu du décret de 1870, et en vertu du principe général déjà émis, faire acquitter des taxes d'octroi à ces Compagnies (Cass., 19 janvier 1898. Commune de St-Maur contre Compagnie des tramways de St-Maur, remboursement de la somme de 3.076 fr. 21 consignés entre les mains du receveur d'octroi et représentant des droits d'octroi indûment perçus).

Quels sont les matériaux que la jurisprudence considère comme constituant des objets destinés au commerce général, et que, de ce fait, elle exempte de droits ?

Ce sont en règle générale :

1^o Les matériaux servant à la construction de la voie

ferrée (Cass., 19 janvier 1898 ; civ., 11 juillet 1898 ; Req., 9 mai 1906).

2° Les matériaux employés à la construction des remises destinées à abriter les voitures (Conseil d'Etat, 9 mai 1902).

3° Les matériaux servant à la construction de l'usine donnant la force motrice (Conseil d'Etat, 9 mai 1902).

4° Les combustibles nécessaires à la traction.

5° Il a même été jugé que les fourrages des chevaux servant à la traction devaient être exemptés de droits, car « ils assuraient le bon fonctionnement de la ligne en lui fournissant la force motrice indispensable à son exploitation (Trib. civ. Seine, 20 février 1903).

En un mot, nous pouvons dire que, pour les tramways comme pour les chemins de fer, cette exemption comprend tout ce qui touche à l'intérêt général et doit faire face aux nécessités de l'exploitation. Elle comprend en outre tout ce qui n'est pas affecté à un usage essentiellement local (Seine, 6 avril 1891), et la jurisprudence a, de plus en plus, tendance à élargir ce cadre.

DISPOSITIONS CONCERNANT LE PERSONNEL

Avant les conventions de 1910.

Dans le régime antérieur à 1910 une distinction très nette s'impose selon que les concessions ont été accordées avant ou après 1899.

Jusqu'à cette date ni le traité de 1860, ni les cahiers des charges de tramways ne contenaient de disposition relative au personnel ; au contraire, dès 1899 on insère dans les cahiers des charges un certain nombre de clauses prescrivant un congé annuel sans retenue de salaire et assurant au personnel soit un traitement en cas de maladie, soit une assurance contre les accidents.

Jusqu'en 1910, les Compagnies de tramways de Paris ne sont pas tenues de la même façon envers le personnel. Certaines Compagnies, comme la Compagnie générale des omnibus, le funiculaire de Belleville, la Compagnie de chemin de fer d'Arpajon, du bois de Boulogne n'ont dans leur cahier des charges aucune clause concernant leur personnel. En fait ces Compagnies, sans y être légalement contraintes, se sont imposées des charges ouvrières protectrices. La Compagnie des omnibus, par exemple, bien avant l'expiration de sa concession, avait fixé un minimum de salaire de 5 francs par jour pour

les cochers et les conducteurs, salaires améliorés notamment pour les cochers par des primes mensuelles allouées par la Compagnie. Des caisses de secours gérées par les ouvriers avaient été créées. Des pensions étaient accordées après 20 ans de service, etc.

Mais c'est là une situation de fait due au bon vouloir des Compagnies, car en droit elles ne sont assujetties à aucune stipulation. Tout autre est la situation créée aux Compagnies nouvelles par leurs concessions de mars 1899. Toutefois, de même qu'il faut distinguer entre les Compagnies antérieures ou postérieures à 1899, il faut encore établir une distinction entre les cahiers des charges de 1899 et ceux de 1900, car, dans ces derniers, les articles relatifs au personnel sont rendus conformes au décret du 10 août 1899.

D'après l'article 37 *ter* du cahier des charges de 1899, l'exploitation devra être organisée de façon à satisfaire pour les ouvriers et employés aux prescriptions suivantes :

Un congé annuel de 10 jours, sans retenue de salaire sera accordé aux ouvriers et employés.

Le salaire intégral leur sera assuré pendant les périodes d'instruction militaire.

Les jours de maladie dûment constatée par un médecin désigné par la caisse instituée en vertu de l'article 37 *quater*, seront payés dans leur intégralité pendant quatre-vingt-dix jours et pour moitié pendant une seconde période de quatre-vingt-dix jours.

En cas d'accident survenu dans le travail, l'ouvrier recevra les indemnités fixées par la loi du 9 avril 1898. L'administration aura toujours le droit d'imposer les mesures de sécurité et d'hygiène reconnues nécessaires.

Une commission sera délivrée, sous forme de contrat de louage, à tout employé ou ouvrier majeur des deux sexes ayant accompli vingt-quatre mois de service.

ART. 37 *quater*. — « Le concessionnaire s'oblige :

a) A fournir à tout le personnel ouvrier des livrets de la Caisse nationale des retraites, les versements étant constitués à capital aliéné au moyen de 2 0/0 de retenue sur le salaire des ouvriers et de 6 0/0 versés à leur nom par le concessionnaire.

b) A constituer une caisse spéciale qui sera gérée par les ouvriers et employés eux-mêmes et recevra, sur les frais généraux les allocations nécessaires pour assurer, en cas de maladie ou d'accidents, le service médical et pharmaceutique gratuit dans les limites fixées par l'article 4, § 2, de la loi du 9 avril 1898. »

Au contraire d'après l'article 37 *ter* du cahier des charges de 1900 « le concessionnaire devra pour les travaux de construction de la ligne, soit introduire dans les marchés qu'il passera avec des entrepreneurs, soit appliquer lui-même des dispositions semblables aux dispositions insérées dans les cahiers des charges des marchés de travaux publics, par application des décrets du 10 août 1899.

Le concessionnaire devra organiser son exploitation de manière à satisfaire aux prescriptions ci-après :

1^o Il devra assurer aux ouvriers et employés un jour de repos périodique et un congé annuel sans que le nombre total des jours de repos et de congé puisse obligatoirement excéder 64 par an ;

2^o Il ne devra employer que des ouvriers et employés de nationalité française.

3^o Il devra accorder aux ouvriers et employés un salaire minimum de 5 francs par jour de travail effectif ou 150 fr. par mois. Le salaire intégral sera assuré pendant les périodes d'instruction militaire.

4^o La durée moyenne de travail effectif ne devra pas dépasser dix heures par jour ou soixante heures par semaine avec maximum de douze heures par jour, sous réserve des limitations plus strictes qui pourraient être imposées par le préfet de police au point de vue de la sécurité de l'exploitation.

En cas de nécessité absolue, le concessionnaire pourra déroger aux prescriptions ci-dessus avec l'autorisation expresse de l'administration ; les heures de travail supplémentaires faites dans ces conditions donneront lieu à une majoration de salaire.

Les prescriptions ci-dessus pourront être revisées d'accord entre le ministre et le concessionnaire, les délégués élus par l'ensemble du personnel intéressé ayant été préalablement entendus.

En cas d'accident survenu dans le travail, l'ouvrier recevra les indemnités fixées par la loi du 9 avril 1898. L'administration aura toujours le droit d'imposer les

mesures de sécurité et d'hygiène reconnues nécessaires.

Une commission sera délivrée, sous forme de contrat de louage, à tout employé ou ouvrier majeur des deux sexes ayant accompli vingt-quatre mois de services.

Pour inexécution des dispositions du présent article, le concessionnaire sera passible d'une amende qui sera fixée par le ministre des travaux publics et qui sera égale à la somme nécessaire pour indemniser les ouvriers lésés. Si des infractions graves et réitérées étaient constatées, le concessionnaire encourrait la déchéance.

L'article 37 *quater* a la même rédaction que dans les cahiers des charges de 1899.

Il y a, nous le voyons, de grosses différences entre ces deux régimes, les cahiers des charges de 1899 ne comportant pas de salaires minimum, pas de maximum de durée de travail, pas de repos périodique. Là encore une nouvelle distinction s'impose, l'organisation du personnel étant différente non seulement suivant les Compagnies, mais pour une même Compagnie suivant la date des concessions.

Dans certaines Compagnies, comme « l'Ouest Parisien », « Chemins de fer Nogentais », les conditions de travail sont réglées par les articles 37 *ter* et *quater* des cahiers des charges de 1899.

Dans d'autres Compagnies, au contraire, le personnel est protégé par le nouvel article 37 *ter* des cahiers des charges de 1900. Ce sont : la *Compagnie générale parisienne de tramways*, où cet article est appliqué à tout

l'ensemble du réseau, même antérieur à 1899, en vertu de la convention du 30 avril 1900, approuvée par décret du même jour : la *Compagnie des tramways de la rive gauche*, adoptant pour tout leur réseau les clauses de 1900 (avenant du 3 août 1900 et décret du 27 août 1900) ; l'*Est Parisien*, en vertu de la convention du 22 novembre 1900, approuvée par décret du 10 décembre 1900.

Une Compagnie, le *Nord Parisien*, a une ligne régie par l'article 37 *ter* du cahier des charges de 1899 et les autres par le nouvel article 37 *ter* des cahiers des charges de 1900.

Une autre Compagnie, le *Nord-Ouest Parisien* a des lignes pour lesquelles aucune condition de travail n'est imposée, et d'autres régies les unes par les cahiers des charges de 1899, les autres par les cahiers des charges de 1900.

Enfin, la *Compagnie des Tramways de Paris et du département de la Seine* possède certaines concessions pour l'exploitation desquelles aucune condition de travail n'est imposée, tandis que les autres sont réglementées par les cahiers des charges de 1899.

Comme la Compagnie des omnibus, cette dernière Compagnie s'est imposé de lourdes charges, soit pour assurer aux employés le paiement des frais de maladie, soit pour distribuer des secours ou donner aux agents des allocations pendant les périodes d'instruction militaire.

Les conditions de travail dans lesquelles sont placés

les ouvriers sont donc différentes selon les Compagnies, là encore c'est l'incohérence qui règne en maîtresse, incohérence qui est la conséquence forcée du manque d'ordre et de méthode avec lequel ont été accordées les diverses concessions parisiennes.

Conventions de 1910.

Avec le renouvellement des concessions, on se préoccupa de soumettre à un régime uniforme le personnel des diverses Compagnies de tramways, préoccupation légitime qui malheureusement poussa le conseil municipal et le conseil général à voter des clauses ouvrières telles que les Compagnies ne purent les accepter qu'après de nombreuses et importantes atténuations.

Le conseil général et le conseil municipal voulaient assimiler le personnel des Compagnies de transport à celui de la ville de Paris, sans limitation de dépenses. Mais ce programme, inspiré surtout d'humanitarisme excessif, conduisait à d'énormes dépenses estimées pour la Compagnie des omnibus seule à 6.300.000 francs. Devant les charges ruineuses que cette mesure comportait pour les Compagnies, on a été obligé de renoncer à l'application intégrale de ce régime, et après de longues discussions les deux assemblées ont fixé une limitation des dépenses supplémentaires s'élevant à un certain chiffre déterminé pour chaque Compagnie, suivant le nombre des agents et s'élevant approximativement à 473 francs en moyenne par agent.

Néanmoins le conseil général et le conseil municipal

n'ont pas voulu abandonner totalement le programme qu'ils s'étaient fixé dès les premières délibérations, mais ils en ont subordonné l'accomplissement à la condition que les Compagnies rétrocessionnaires réalisent du chef de leur personnel des économies nettes sur les prévisions des nouvelles exploitations, ces économies devant être employées au profit du personnel jusqu'à pleine exécution du programme prévu à la délibération intervenue à la séance du 3 avril 1908 sur les conclusions du rapport Heppenheimer.

Les traités de concession et de rétrocession contiennent deux sortes de clauses relatives au personnel, les unes impératives contenues dans le texte même des conventions, les autres, non moins nombreuses, formulées à titre d'indication, au cas où la condition posée plus haut viendrait à se produire, dans des documents annexes.

Voici tout d'abord les principales dispositions contenues dans les traités.

Le personnel doit être français, et, exemple singulier et sans précédent de protectionnisme local, il doit être recruté, de préférence, parmi les candidats justifiant d'un séjour d'au moins trois années consécutives dans le département de la Seine.

Les ouvriers et employés seront commissionnés après une année de service.

Chaque Compagnie devra continuer à verser à ses anciens agents mis à la retraite avant la nouvelle concès-

sion ou à leurs veuves, les secours qu'elle leur allouait déjà à titre de don annuel et renouvelable. Elle devra aussi continuer à assurer aux agents retraitables avant que le nouveau régime des retraites ait produit son plein effet, ou à leurs veuves, une retraite au moins égale à celle qu'aurait donnée le régime ancien avec l'allocation complémentaire du secours annuel et renouvelable.

Toutefois, les dépenses annuelles résultant des allocations complémentaires et secours ainsi continués ne pourront excéder 300.000 francs pour la Compagnie générale des omnibus (tramways et omnibus), 50.000 francs pour la Compagnie des tramways de Paris et du département de la Seine, et 10.000 francs pour la Compagnie générale parisienne de tramways.

Le montant total des améliorations doit représenter, pour le nombre d'agents employés au 31 juillet 1907, un supplément de dépenses de 4 millions $1/2$ pour la Compagnie générale des omnibus (omnibus et tramways réunis), de 727.105 francs pour la Compagnie des tramways de Paris et du département de la Seine, et de 350.000 francs pour la Compagnie générale parisienne de tramways.

L'emploi des sommes ainsi consacrées au personnel pour servir aux retraites, secours de maladie, paiement des périodes militaires, repos hebdomadaire, améliorations de traitement, doit être déterminé, pour chaque Compagnie, par une commission mixte composée, par tiers, de représentants élus du personnel, de représentants de la Compagnie, et de représentants de la ville de

Paris et du département de la Seine. Il serait procédé à un arbitrage pour les points sur lesquels il serait impossible d'arriver à une entente, à l'aide d'un arbitre désigné par la Compagnie, un par le personnel, le troisième par les deux premiers ou faute d'accord par le président du tribunal civil.

Les commissions mixtes prévues par les conventions ont été nommées ; les élections des représentants du personnel ont eu lieu conformément aux arrêtés pris à ce sujet par le préfet de la Seine (1).

Les commissions mixtes ont arrêté les clauses ouvrières applicables à chaque réseau et notamment les suivantes :

Minimum de salaire de : 150 francs par mois, 5 francs par jour de travail effectif, 0 fr. 35 de l'heure pour les femmes.

Solde des receveurs et machinistes. — Cinq classes variant de 165 à 200 francs par mois, chaque classe comprenant un nombre égal d'agents. Il y a lieu de retenir les journées de travail non faites et les jours de repos hebdomadaire des semaines n'ayant pas comporté 5 jours de travail effectif.

Traitement des contrôleurs. — 8 classes variant de 1.900 à 3.000 francs par an. Les classes comprennent chacune un nombre égal d'agents, sauf la plus élevée qui n'en contient que moitié. Mais sur le traitement, on

(1) Voir les arrêtés du préfet de la Seine des 18, 27 avril et 3 mai 1910, *Bulletin municipal officiel* des 20 avril et 5 mai 1910, etc.

retient les journées de travail non effectuées et les jours de repos hebdomadaire ayant comporté moins de 5 jours de travail effectif.

Le changement de classe se fait deux tiers à l'ancienneté et un tiers au choix.

Repos hebdomadaire. — Le repos hebdomadaire, ainsi que nous venons de le voir, est payé intégralement aux contrôleurs, receveurs et wattmen qui ont effectué au moins 5 jours de travail dans la semaine. Sous la même restriction les agents payés à la journée ou à l'heure ont droit au demi-salaire pour le jour de repos.

Retraites. — Tous les agents commissionnés (il faut pour cela un an de service) ont un livret de la Caisse nationale des retraites. Les versements sont constitués : 1° par une retenue de 2 0/0 sur les salaires proprement dits (à l'exclusion des primes et gratifications) ; 2° par une allocation de la Compagnie versée à capital aliéné et égale à 6 0/0 desdits salaires.

Sociétés de secours mutuels en cas de maladie. — Allocation de la Compagnie calculée à raison de 40 francs par agent et par an (30 francs seulement pour les employés de bureau et le personnel supérieur des dépôts, ateliers et usines qui sont payés à traitement intégral pendant les trois premiers mois de maladie et à demi traitement pendant les trois mois suivants. Les sociétés supporteront pendant 90 jours, conformément à la loi du 9 avril 1898 sur les accidents du travail les frais de maladie et les indemnités temporaires dues à raison d'accidents du travail.

Périodes d'instruction militaire payées à salaire intégral.

Durée du travail quotidien. — Moyenne de 10 heures avec maximum de 11 heures.

Pour les receveurs et machinistes titulaires, le travail ne doit être interrompu que par la durée d'un repas (1 h. ou 1 h. 1/2 et exceptionnellement 2 heures). Pour les agents non titulaires l'amplitude de la journée ne doit pas dépasser 15 heures.

Le nombre des titulaires est déterminé par le nombre des voitures effectuant un service régulier d'au moins 11 heures par jour, à raison d'un machiniste et d'un receveur par automotrice ou automobile et d'un receveur par voiture d'attelage.

Période transitoire. — Comme c'était seulement le régime futur, avec les cadres futurs et les augmentations de traitements résultant de la transformation des modes de traction, qui devait absorber les sommes consacrées au personnel, il a fallu régler la situation transitoire des agents, dans ce but les commissions mixtes ont adopté un certain nombre de dispositions relatives au personnel.

Les disponibilités qui pourraient se produire pendant la période de transformation seront acquises au personnel : la répartition en sera faite entre les catégories d'agents par la commission à titre d'allocations exceptionnelles et transitoires.

Conseil de travail et conseil de discipline. — Les Compagnies doivent créer, comme elles s'y sont engagées (la

Compagnie générale parisienne de tramways dans le traité de concession, § 8, art. 14, la Compagnie générale des omnibus et la Compagnie des tramways de Paris et du département de la Seine en dehors des actes de concession), un conseil de travail et un conseil de discipline comportant la représentation du personnel sur les bases des institutions de même nature établies par la Société du Gaz de Paris.

Voici les principales dispositions que viennent d'élaborer les Compagnies pour le fonctionnement de ces nouveaux organismes.

Le conseil de discipline est composé de 6 membres, dont 4 chefs de service et 2 représentants élus par le personnel dans chacune des catégories indiquées (employés de bureau, contrôleurs, receveurs, wattmen, etc., etc.). Les représentants du personnel siègent seulement pour les affaires qui concernent la catégorie à laquelle ils appartiennent. Le conseil de discipline, après avoir entendu, s'il y a lieu, l'agent qui lui est déféré, émet un avis sur l'application de la sanction disciplinaire sous le coup de laquelle cet agent se trouve placé.

Les peines disciplinaires pour lesquelles fonctionne le conseil sont : la mise à pied au delà de 5 jours ; la rétrogradation de grade ou de classe ; la révocation.

Après cet avis donné par le conseil de discipline, la direction de la Compagnie statue souverainement sur la mesure disciplinaire à appliquer.

Le conseil du travail a pour but de servir de trait

d'union entre le conseil d'administration de la Compagnie et le personnel. Il a notamment pour objet de les associer dans l'étude des questions intéressant les agents et dans la recherche des solutions susceptibles d'assurer à la fois la satisfaction des intérêts communs et la bonne harmonie générale. Le conseil émet des avis motivés sur les questions qui lui sont soumises. Il se compose de 25 membres, dont le président et les deux secrétaires délégués par la Compagnie ont seulement voix consultative. Les autres membres sont : 12 représentants de la Compagnie (ingénieurs, chefs de service, etc.), dont deux vice-présidents ; dix représentants élus du personnel qui sont, à tour de rôle, vice-présidents.

Le bureau du Conseil est composé comme suit : le président, les deux vice-présidents désignés par la Compagnie, deux vice-présidents élus, et deux secrétaires.

Par ces conventions on a remédié dans une certaine mesure à l'incohérence antérieure et on est arrivé à une certaine unification puisque, sur neuf Compagnies que comprend le réseau parisien, les trois plus importantes ont placé leur personnel dans des conditions identiques.

En outre la Compagnie des tramways de l'*Est Parisien*, et la Compagnie électrique des tramways de la *rive gauche* ont été réorganisées par décret du 11 septembre 1911 et du 25 novembre 1911 et ont signé des conventions semblables à celles que nous venons d'étudier. Leurs ouvriers et employés se trouvent donc, depuis ces traités,

placés dans des conditions de travail égales à celles des ouvriers des Compagnies réorganisées en 1910.

Restent quelques Compagnies, les moins importantes il est vrai, dont le personnel est encore sous le coup de l'ancien régime, mais cette situation ne saurait durer, la réorganisation de la plupart de ces Compagnies, notamment des *chemins de fer Nogentais*, de l'*Ouest Parisien*, étant à l'étude.

Il faut donc se féliciter de voir les employés des diverses Compagnies de transports de la région parisienne placés enfin sous un régime identique, ainsi qu'il est logique, mais malheureusement, nous le voyons, les services de transport sont grevés de charges très grosses qui pèsent lourdement sur leur budget. Certes il est juste que les pouvoirs concédants protègent le personnel de ces Compagnies et cherchent à améliorer leur sort dans la mesure du possible, mais certaines clauses, notamment celles exigeant un séjour d'au moins trois années consécutives dans le département de la Seine, nous paraissent beaucoup plus dictées par un esprit de surenchère électorale que par un véritable souci des intérêts de la population parisienne. Nous le déplorons, car ces charges, qui, il est vrai, créent au personnel de ces diverses Compagnies des situations privilégiées, sont un empêchement permanent à l'abaissement des prix et à l'amélioration des services.

CONCLUSION

La refonte complète, que désiraient les pouvoirs publics, n'a pas été faite, car les Compagnies, que les fautes et les erreurs de leurs fondateurs vouaient à une ruine certaine, avaient été consolidées de telle sorte qu'il n'a plus été possible de les éliminer ; du reste presque toutes ces Compagnies, grâce à des relèvements de tarifs, à un mode de traction plus économique et grâce à une administration plus sage, exploitent en ce moment leurs réseaux d'une façon satisfaisante.

Néanmoins le programme que s'était tracé l'administration se trouve à peu près complètement réalisé en ce qui concerne les trois principaux réseaux de tramways, dits municipal (Compagnie générale des omnibus), départemental Nord (Compagnie des tramways de Paris et du département de la Seine) et départemental Sud (Compagnie générale parisienne de tramways), dont la réorganisation s'imposait à cause de l'échéance du 31 mai 1910, et pour quelques réseaux secondaires (Compagnie des tramways mécaniques des environs de Paris, Compagnie des tramways Nord parisiens, Compagnie du tramway à vapeur de Paris à Saint-Germain) qui ont été fondus dans le réseau départemental Nord.

Pour les autres réseaux de la région parisienne, la réorganisation se poursuit chaque jour sur les mêmes bases, et pour certaines Compagnies elle est déjà un fait accompli. La première, la *Compagnie des tramways de l'Est parisien* a été réorganisée par décret du 14 septembre 1911 ; peu de temps après, un autre décret (25 novembre 1911) a réorganisé la *Compagnie électrique des tramways de la rive gauche*.

A ces décrets ont été annexés des cahiers des charges identiques à ceux de la Compagnie des tramways de Paris et du département de la Seine, et Générale parisienne de tramways, et par conséquent sur lesquels nous ne reviendrons pas. Qu'il nous suffise de dire que malgré quelques modifications de détail intéressant seules les Compagnies, les idées et les principes des cahiers des charges et des conventions de 1910 sont appliqués ici, sur tous les points et notamment sur les tarifs, sur les emprunts de voies, et sur la durée des concessions que ces deux dernières Compagnies voient unifier et reporter au 31 décembre 1950.

Pour les autres Compagnies il n'en est pas de même, mais la réorganisation ne saurait tarder.

La convention et le cahier des charges des *chemins de fer Nogentais* sont actuellement à l'étude au ministère des travaux publics, et un décret d'utilité publique assimilant cette Compagnie aux autres va bientôt intervenir.

Par une délibération en date du 23 décembre 1911, le conseil général de la Seine, après avoir étudié les modi-

fications à apporter aux anciens cahiers des charges et conventions de la *Compagnie des tramways de l'Ouest parisien* qui consentait à entrer dans le projet de réorganisation des réseaux départementaux de tramways, a invité le préfet de la Seine à faire toute diligence en vue d'obtenir de l'Etat la concession au département de la Seine du réseau de l'Ouest parisien à charge de rétrocession de ce même réseau, sous certaines conditions, à ladite Compagnie.

La concession par la ville de Paris à M. Fournier étant expirée le 31 mai 1910, un premier décret du 26 mai 1910 a autorisé la ville de Paris à exploiter la ligne provisoirement en régie directe du 1^{er} juin au 31 décembre 1910, conformément aux clauses et conditions du cahier des charges annexé au décret du 24 janvier 1889.

Un second décret du 29 décembre 1910 a prorogé l'exploitation provisoire en régie directe par la ville de Paris jusqu'au 1^{er} juillet 1911.

Un troisième décret du 30 juin 1911, a prorogé ce délai jusqu'au 31 décembre 1911 et enfin un quatrième décret du 26 décembre 1911 a autorisé l'exploitation en régie directe par la ville de Paris jusqu'au 31 décembre 1912.

Ainsi qu'on peut s'en rendre aisément compte, il y a une grande amélioration depuis 1910 dans le régime des transports en commun, et si malheureusement on n'a pu appliquer intégralement le programme que s'était tracé l'administration, une partie tout au moins en a

été réalisée, et il en est résulté de réels avantages soit pour la ville, soit pour les Compagnies.

Des progrès considérables ont été effectués : nouvelles lignes desservant des quartiers jusque-là mal partagés, généralisation de la traction mécanique créant la rapidité des transports, d'où multiplication des voitures et des places offertes, extension du service ouvrier, abaissement des anciens tarifs et sectionnement permettant les petites courses à bas prix.

Certaines Compagnies ont disparu, les réseaux remaniés sont devenus plus homogènes, ce qui diminue les faux frais et évite les doubles emplois.

On a mieux compris le rôle que doivent jouer les tramways circulant intra muros, rôle qui ne doit pas être le même que jadis, surtout depuis la création de moyens de locomotion souterrains très rapides ; il y a tout lieu d'espérer qu'on ne verra plus se reproduire de luttes désastreuses entre les Compagnies, luttes surtout préjudiciables au public qui a de plus en plus besoin d'être assuré de trouver à sa portée des moyens de transport marchant régulièrement et sur lesquels il peut compter. On a en outre cherché à rapprocher la banlieue et les quartiers de la périphérie du centre de Paris, rapprochement indispensable, la population ouvrière s'éloignant du centre de la ville devant l'augmentation croissante des loyers et qui pourra, dans une certaine mesure, remédier à la crise du logement dans la capitale (1).

(1) Voir à ce sujet le rapport de M. Kuhles au XVII^e Congrès

Le personnel des Compagnies obtient de gros avantages, quelquefois même exagérés, dans le relèvement des salaires, la diminution des heures de travail, le paiement des jours de repos, la constitution des retraites et les secours de maladie.

L'administration et les Compagnies, profitant de l'expérience malheureuse de 1899, ont établi des cahiers des charges mieux compris et plus rationnels que les anciens. Là encore de grosses améliorations ont été apportées, soit dans les redevances pour l'emprunt des voies, redevances proportionnelles à ces emprunts, soit dans le prix de transport proportionnel à la longueur des courses effectuées, soit dans l'unification de l'expiration des concessions, concordant avec l'expiration des concessions de la Compagnie des chemins de fer Métropolitain et du chemin de fer Nord-Sud.

Les questions pouvant amener des contestations entre les Compagnies et l'autorité concédante ont été étudiées de très près, et on a prévu au cas de conflit des tribunaux d'arbitrage destinés à empêcher le renouvellement des « luttes épiques » du temps jadis, et par des clauses de révision très prudentes et très justes on a cherché tant pour les Compagnies que pour la ville ou le département à éviter des pertes ou des avantages trop considérables.

La zone du trolley est vaste, peut-être pas assez, car

international de tramways et de chemins de fer d'intérêt local sur
La politique du peuplement des villes et les transports.

nous ne comprenons guère l'hostilité déployée systématiquement contre ce procédé, et nous partageons entièrement sur ce point l'opinion si autorisée de M. Colson, que nous ne saurions mieux faire que reproduire : « En ce qui concerne l'établissement du trolley, on a maintenu les clauses d'exclusion dans une zone sensiblement plus étendue que celle qu'avait indiquée le ministre. Il faudra donc réaliser sur la plus grande partie du réseau, la traction électrique dans le système très coûteux du caniveau. Ici encore nous ne comprenons pas l'hostilité aveugle déployée contre les fils aériens. Le visiteur parcourant une cité artistique ne le remarque même pas dans la plupart des cas, quand il en est usé avec discrétion ; nous en avons fait l'expérience sur bien des voyageurs dans les villes étrangères. Qu'on interdise le trolley dans les grandes artères centrales, à la traversée des places monumentales, rien de mieux. Mais il est bien singulier que la municipalité, qui ne trouve pas les ressources nécessaires pour améliorer l'état honteux des rues de Paris au point de vue de la propreté et de l'entretien, impose de pareilles charges à son concessionnaire afin de donner satisfaction à un simple préjugé. Nous croyons être le vrai défenseur de la beauté de Paris en demandant que, si les Compagnies peuvent supporter des charges aussi lourdes, on substitue à des dépenses purement frustratoires une augmentation des redevances déjà considérables qui leur sont imposées, sous le nom de concours à l'entretien des voies empruntées et de droits de stationnement

— pourvu que cette augmentation serve à améliorer l'état des voies publiques dans Paris. Mais peut-être est-ce une illusion de croire qu'aucune augmentation de crédits affectés à cet usage puisse donner un résultat utile, tant que la ville n'aura pas modifié, en ce qui concerne son propre personnel, ce régime idéal des travailleurs municipaux qu'elle aspire à imposer à tous ses concessionnaires (1). »

Les Compagnies, dont les concessions expiraient, retiennent, de leur côté, de ces traités des avantages appréciables. Elles évitent d'abord les aléas et les lenteurs de liquidations grosses de difficultés. En outre l'exploitation future de leurs réseaux avec l'emploi des moyens perfectionnés dont elles disposent est susceptible de procurer aux capitaux engagés de très honorables rémunérations.

Les autres Compagnies dont les concessions n'arrivaient pas encore à terme, par le prolongement de la durée de concession qu'elles obtiennent, ont l'amortissement de leurs capitaux facilité, et grâce à leurs nouveaux cahiers des charges plus rationnels, elles peuvent espérer obtenir une rémunération plus grande qui se traduira par de notables améliorations apportées dans leur service.

Enfin il faut se féliciter de constater que le conseil mu-

(1) Colson, La réorganisation des transports à Paris, *Revue politique et parlementaire*, novembre 1900.

nicipal et le conseil général ont renoncé à plusieurs de leurs exigences premières qui auraient certainement empêché les Compagnies concessionnaires de demander le renouvellement de leurs concessions et auraient entraîné la ville et le département dans des complications sans fin.

Nous pouvons donc espérer que cette question des transports en commun dans Paris recevra bientôt sa solution définitive et que, désormais, Paris sera doté, ainsi qu'il doit l'être, de moyens de locomotion rapides, à bas prix, répondant bien au besoin intense de communication qui caractérise l'époque actuelle, et égaux, sinon supérieurs, à ceux que l'on rencontre dans toutes les grandes villes du monde.

STATISTIQUES

Nous allons terminer cette étude par quelques statistiques destinées à montrer les progrès réalisés depuis 1910 dans les transports en commun à Paris, et pour cela nous établirons la comparaison entre les années 1910, 1911, 1912.

Nous commencerons en premier lieu par examiner le réseau omnibus de la Compagnie générale des omnibus, exploité en grande partie (au 15 novembre 1912 il restait encore 8 lignes à exploiter avec des omnibus automobiles, dont 3 nouvelles à créer) au moyen d'omnibus automobiles, qui on le sait jouissent d'une grande faveur auprès du public parisien.

Nous emprunterons en grande partie les chiffres qui suivent à une étude de MM. Maucière et Coste sur *Les autobus à Paris*.

Premiers résultats d'exploitation et statistiques du réseau omnibus.

Matériel. — Dès le mois d'octobre 1910, la Compagnie générale des omnibus proposa à la ville de Paris divers modèles de voitures. Quatre types sans impériale ont été définitivement acceptés.

1° Autobus à 35 places (16 de 1^{re}, 19 de 2^e classe).

2° — 35 — (12 de 1^{re}, 23 —).

3° — 31 — (12 — 19 —).

4° — 30 — (8 — 22 —).

L'effectif total des voitures estimé nécessaire à l'exploitation du nouveau réseau, au début tout au moins, est de 990, se répartissant ainsi.

518 voitures du type 35 places (16 + 19).

109 — 35 — (12 + 23).

263 — 31 — (12 + 19).

100 — 30 — (8 + 22).

Recettes. — La comparaison des anciens et des nouveaux tarifs montre qu'il y a eu suppression de la correspondance et réduction des prix dans les proportions de 1/2 pour une section en 1^{re} classe, de 1/3 pour une section en 2^e classe, et de 1/6 pour les trajets dépassant une section en 1^{re} classe.

En moyenne la longueur d'une section est de 2 k. 600.

Mais pour se faire une idée à peu près exacte des résultats que sont susceptibles de donner les omnibus automobiles, il faut attendre que l'exploitation du réseau complet ait duré un certain temps. Les dépenses comme les recettes se précisaient à cette époque, mais pour le moment nous ne pouvons les déterminer exactement, car nous n'avons comme base que les données partielles que fournit la période de transformation et la mise en train.

Pour donner une idée à peu près exacte des changements profonds apportés par la traction mécanique, nous

allons reproduire ici deux tableaux portant sur les années 1910, 1911, 1912.

Le premier indique, pour la période du 1^{er} juin au 31 décembre des années 1910 et 1911 (nous nous sommes limité à cette période en raison des modifications de tarifs qui ont eu lieu au 1^{er} juin 1910), les kilomètres parcourus, les voyageurs transportés, et les recettes, tant pour les autobus que pour les omnibus à chevaux. Il donne également, pour l'ensemble de ces deux modes de traction, les chiffres comparés avec les différences (absolues et en 0/0) de la période 1911 sur celle de 1910.

Statistique comparée du trafic pour la période du 1^{er} juin au 31 décembre des années 1910-1911.

	OMNIBUS AUTOMOBILES		OMNIBUS A CHEVAUX		ENSEMBLE			
	1910	1911	1910	1911	1910	1911	DIFFERENCE EN 1912	
							Absolues	0/0
Places offertes.	49.792.573	51.474.554	67.626.520	41.139.840	87.419.093	92.614.334	5.195.310	+ 5.94
Kilomètres parcourus	3.604.668	8.989.581	11.758.176	7.594.743	15.362.844	16.584.324	1.221.480	+ 7.95
<i>Voyageurs transportés</i>								
En totalité.	22.892.234	55.592.578	49.361.756	30.157.854	72.253.900	85.750.432	13.496.442	+ 18.68
Par kilomètre.	6.351	6.184	4.198	3.971	4.703	5.171	0.468	+ 9.95
Par place offerte. . . .	1.157	1.080	0.730	0.733	0.827	0.926	0.099	+ 11.97
<i>Répartition des voyageurs :</i>								
1 ^{re} classe	10.554.057	46.616.743	24.288.874	44.417.577	34.842.931	31.034.320	3.808.611	+ 10.93
2 ^e classe.	12.338.177	38.975.835	25.072.882	15.740.277	37.441.059	54.716.112	17.305.053	+ 46.26
<i>Recette brute :</i>								
Totale.	3.643.384.35	8.015.471.95	7.796.483.15	4.647.822.70	11.439.867.50	12.663.294.65	1.223.427.15	+ 10.69
Par kilomètre.	1.011	0.892	0.663	0.612	0.745	0.764	0.019	+ 2.55
Par voyageur.	0.159	0.144	0.158	0.154	0.158	0.148	0.010	+ 6.33
Par place offerte. . . .	0.184	0.156	0.115	0.113	0.131	0.137	0.006	+ 4.58

Le second tableau donne, pour le 1^{er} semestre des années 1911 et 1912, les renseignements contenus dans le premier.

Statistique comparée du trafic pour le premier semestre des années 1911 et 1912 (1).

	OMNIBUS AUTOMOBILES		OMNIBUS A CHEVAUX		ENSEMBLE			
	1911	1912	1911	1912	1911	1912	DIFFÉRENCE EN 1912	
							Absolues	0/0
Places offertes. . . .	24.005.677	72.190.289	50.462.020	18.781.660	74.467.697	90.971.949	16.504.252	+ 22.16
Kilomètres parcourus	4.203.114	12.867.072	8.930.907	3.378.382	13.134.021	16.245.454	3.111.433	+ 23.69
<i>Voyageurs transportés</i>								
En totalité.	27.997.080	85.550.890	34.571.362	14.292.958	62.568.442	99.843.848	37.275.406	+ 59.58
Par kilomètre. . . .	6.66	6.65	3.87	4.23	4.76	6.15	1.39	+ 29.20
Par place offerte. . .	1.166	1.185	0.685	0.761	0.840	1.098	0.258	+ 30.72
<i>Répartition des voyageurs :</i>								
1 ^{re} classe	12.602.777	23.323.336	20.130.875	8.215.004	32.733.652	31.538.340	1.195.312	- 3.65
2 ^e classe	15.394.303	62.227.554	14.440.487	6.077.954	29.834.790	68.305.508	38.470.718	+ 128.95
<i>Recette brute :</i>								
Totale.	4.296.125.25	12.199.838.35	5.576.380.40	2.239.891.70	9.872.505.65	14.439.730.05	4.567.224.40	+ 46.26
Par kilomètre. . . .	1.022	0.948	0.624	0.661	0.752	0.889	0.137	+ 18.22
Par voyageur. . . .	0.153	0.143	0.161	0.157	0.158	0.145	0.013	- 8.22
Par place offerte. . .	0.179	0.169	0.111	0.119	0.133	0.159	0.026	+ 19.55

(1) Le 1^{er} juillet a été ajouté au 1^{er} semestre 1911, l'année 1912 étant bissextile.

Le fait qui ressort le mieux de ces statistiques est l'accroissement considérable des voyageurs de deuxième classe par suite de la suppression de l'impériale. De 46, 26 0/0 pour la période du 1^{er} juin au 31 décembre 1911, l'augmentation (calculée sur l'ensemble des omnibus-automobiles et voitures à chevaux) s'est élevée à 128, 95 0/0 pour le 1^{er} semestre 1912.

Dépenses kilométriques. — Nous donnons à titre d'indication approximative les chiffres suivants, dont certains semblent d'ailleurs susceptibles de réduction dans l'avenir :

Entretien des châssis moteurs	0.1300
— carrosseries	0.0300
— bandages.	0.1200
Brossage et lavage, éclairage et chauffage des voitures.	0.0265
Combustible (y compris les droits d'octroi de Paris, qui sont pour le benzol de 15 fr. 20 par hectolitre)	0.2125
Huiles, graisse, chiffons	0.0210
Machinistes.	0.1000
Dépenses des dépôts (personnel dirigeant, éclairage et force motrice, outillage, ma- nœuvres d'exploitation, chargeurs, etc.)	0.0600
Total.	0.7000

Dans ce total ne sont compris ni la réserve pour le renouvellement, ni les dépenses de l'exploitation proprement dite (receveurs, contrôleurs, inspecteurs, etc.), ni les frais généraux (administration centrale, assurance, accidents, impôts, droits de régie et de stationnement, entretien des bâtiments).

Tramways de pénétration.

RÉSEAUX	1902		1905		1910		1911		OBSERVATIONS
	Bénéfices	Dépenses	Bénéfices	Dépenses	Bénéfices	Dépenses	Bénéfices	Dépenses	
Compagnie des Tramways de Paris et du département de la Seine	1.339 156	5.090.003	1.329.310	5.663.473	1.816.903	10.222.488	466 662	10.176.940*	intérêt 1 ^{er} établ.
Compagnie Générale Parisienne de Tramways	»	»	1.413.618	7.232 473	892.878	7.574.438	906.581*	7.324.805	
Compagnies de Chemins de fer Nogentais	496.798	1.708.648	433.773	2.135 427	446.078	2.472 127	632.402	2.626.989	
Compagnie des Tramways Est-Parisien	62.069	4.673.488	915.233	4.580.131	1.165.731	5.178.377	1.755.551	5.307.424	
Compagnie des Tramways Ouest-Parisien	»	»	»	»	»	»	»	»	Pas de documents
Compagnie des Tramways Nord-Ouest-Parisien	Néant	1.544.975	228.666	2.098 926(1)	»	»	»	»	
Compagnie des Tramways de Paris à St-Germain	150.255	543.112	165.624	582.514(1)	»	»	»	»	
Compagnie des Tramways de la Rive gauche	»	»	260.183	1.319.523	349.609	1.522.387	»	»	
Compagnie des Chemins de fer d'Arpajon	»	»	»	»	»	»	»	»	Pas de documents
Tramways Nord-Parisien	»	»	173.531	879.766(1)	»	»	»	»	
Compagnie des Chemins de fer du Bois de Boulogne	»	»	»	»	»	»	»	»	Pas de documents
Tramways de Paris.									
Compagnie Générale des Omnibus	»	»	Néant	49.385.649	336.306	45.790.652	Néant	46.171.798	Omnibus et tramways
Chemin de fer funiculaire de Belleville	»	»	»	»	»	»	»	»	Pas de documents
Chemin de fer Métropolitain	»	»	6.443.747	11.353.482	7.370.968	19.162.611	8.750 731	22.799.099	
— Redevance. V. de P.	»	»	»	8.396.906	— 683 281	14.523.045	— 391.031	17.824.412	

(1) A partir de la réorganisation, 31 mai 1910, les tramways Nord ont fusionné avec le Nord-Ouest, les tramways de Paris à Saint-Germain et les tramways Nord-Parisien.

DÉPENSES ET BÉNÉFICES

Tramways de pénétration.

RÉSEAUX	1902			1905			1910			1911		
	Recettes	Kilom. parcourus	Kilom. voie-ture	Recettes	Kilom. parcourus	Kilom. voie-ture	Recettes	Kilom. parcourus	Kilom. voie-ture	Recettes	Kilom. parcourus	Kilom. voie-ture
Compagnie des Tramways de Paris et du département de la Seine	6.435.461	5.886.617	1.09	6.975.574	6.556.409	1.06	7.247.209	6.277.829	1.15	12.069.107	14.235.953	0.84
Compagnie Générale Parisienne de Tramways	7.673.811	7.876.678	0.98	8.682.709	8.330.249	1.04	9.438.087	10.773.095	0.87	9.403.018	10.972.624	0.84
Compagnie des Chemins de fer Nantais	2.142.265	3.419.561	0.62	3.006.350	3.995.461	0.72	3.605.870	4.124.373	0.87	3.487.847	4.501.705	0.77
Compagnie des Tramways Est-Parisien	4.608.764	7.533.021	0.61	4.918.145	8.100.757	0.60	6.370.763	8.497.592	0.77	6.503.491	8.550.480	0.76
Compagnie des Tramways Ouest-Parisien	761.205	1.559.212	0.48	815.004	1.598.345	0.50	927.807	1.448.800	0.64	1.015.139	1.438.160	—
Compagnie des Tramways Nord-Ouest-Parisien	1.054.865	2.425.672	0.43	1.622.904	3.250.515	0.49	2.001.004	3.360.638	0.59	(1) —	—	—
Paris à St-Germain	665.107	1.430.147	0.46	779.307	1.127.806	0.69	819.239	976.952	0.83	(1) —	—	0.64
Compagnie des Tramways de la Rive gauche	935.414	1.779.201	0.52	1.546.859	2.259.548	0.68	1.828.268	2.569.588	0.71	1.825.435	2.810.879	1.55
Compagnie des chemins de fer d'Arpajon	1.157.508	657.470	1.76	630.378	791.090	0.79	1.036.962	776.937	1.33	1.169.738	756.219	—
Tramways Nord-Parisien	696.667	1.199.123	0.52	1.045.139	1.322.365	0.79	1.185.643	1.484.509	0.79	(1) —	—	0.63
Compagnie des chemins de fer du Bois de Boulogne	393.786	491.665	0.80	549.619	923.276	0.59	788.522	1.267.764	0.62	835.199	1.318.110	—
Tramways de Paris.												
Cie Générale des Omnibus	21.224.256	20.737.515	1.02	21.992.785	21.969.893	1.06	22.617.952	25.569.464	0.88	23.911.266	25.848.042	0.92
Funiculaire de Belleville	505.878	285.072	1.77	458.195	280.382	1.63	436.010	248.008	1.75	254.972	203.558	1.23
Chemin de fer Métropolitain	10.987.426	3.933.358	2.78	25.705.947	40.363.126	0.63	44.125.048	54.211.562	0.81	44.946.729	67.078.739	0.67

(1) A partir de la réorganisation, 31 mai 1910, les tramways Nord ont fusionné avec le Nord-Ouest, les tramways de Paris à Saint-Germain et les Nord-Parisien.
 (2) Inondations dans Paris.

BIBLIOGRAPHIE

Références.

- D'Auriac.** — Histoire anecdotique de l'industrie française.
- Sauval.** — Histoire et recherches des antiquités de la ville de Paris.
- Montmerque.** — Les carrosses à 5 sols ou les omnibus du ^{xviii} siècle.
- Daniel Ramée.** — La locomotion. Histoire des chars, carrosses et voitures de tout genre.
- Loret.** — Recueil des lettres écrites à Son Altesse Mlle de Longueville.
- Mme Perrier.** — Lettres à Arnault de Pomponne.
- Mossé.** — Les transports en commun à Paris.
- Courcelle.** — Traité de la voirie.
- Berthélemy.** — Traité élémentaire de droit administratif.
- Colson.** — Abrégé de la législation des chemins de fer et des tramways.
- Lacour.** — Etude théorique et pratique sur les chemins de fer d'intérêt local et les tramways.
- Payen.** — Des concessions de chemins de fer d'intérêt local et de tramways.
- Laferrière.** — Traité de la juridiction administrative.
- A. de Royon.** — Traité pratique de la voirie à Paris.
- Max Botton.** — De l'exemption des droits d'octroi pour la construction et l'exploitation des chemins de fer et des tramways.
- J. Martel.** — Recueil général des lois, décrets et ordonnances concernant les contributions indirectes et les octrois.
- Edgar Hubault.** — Recueil annoté des lois, décrets, ordonnances, arrêtés, décisions concernant les transports en commun dans Paris et le département de la Seine.
- Rivière Hélie-Pont.** — Codes français et lois usuelles.

Rapports. Journaux et revues.

Journal officiel. Loi du 11 juin 1880.

Sénat. Exposé des motifs : J. off. du 11 mai 1878, annexe n° 227.

Rapport de M. Herold : J. off. des 27 et 28 janvier 1878, annexe n° 539.

Première délibération : J. off. du 29 janvier 1879.

Deuxième délibération : J. off. des 23, 25, 28 février, 5 et 8 mars 1879.

Adoption : J. off. du 8 mars 1879.

Chambre des députés (tramway) : J. off. du 29 mars 1879, annexe n° 1226.

Rapport de M. René Brice (chemins de fer d'intérêt local et tramways) : J. off. du 11 août 1879, annexe n° 1694.

Rapport supplémentaire : J. off. du 8 janvier 1880, annexe n° 2110.

Délibération et adoption : J. off. du 21 décembre 1879.

Retour au Sénat (chemins de fer d'intérêt local et tramways). Exposé des motifs : J. off. du 18 février 1880, annexe n° 18.

Rapport de M. Labiche : J. off. du 20 mai 1880, annexe n° 165.

Délibération et adoption : J. off. du 15 mai 1880.

Retour à la Chambre des députés. Exposé des motifs : J. off. du 30 mai 1880, annexe n° 2631.

Rapport de M. René Brice : J. off. du 8 juin, annexe n° 2665.

Déclaration et adoption : J. off. du 2 juin.

Promulgation : J. off. du 12 juin 1880.

Journal officiel des 21 novembre 1902, 1^{er} juin, 24 août 1910.

Bulletin municipal officiel des 28 septembre 1909, 20, 23, 25 avril, 1^{er}, 5, 29 mai, 4, 7, 8 juin et 10 juillet 1910.

Supplément au Bulletin municipal officiel du 2 août 1910.

Bulletin municipal officiel du 28 août 1911.

Concession des omnibus. Mémoire de M. le préfet de la Seine au conseil municipal en date du 12 juillet 1909.

Documents annexes : Premier et deuxième projets de délibération.

— — — — — *Projet de convention.*

— — — — — *Réponses des demandeurs en concession.*

Concessions des tramways de Paris et du département de la Seine.

Lettre de M. le ministre des travaux publics à M. le préfet de la Seine, en date du 6 juillet 1909.

Mémoire de M. le préfet de la Seine au conseil général et au conseil municipal en date du 9 juillet 1909.

- Rapport et avis du conseil général des ponts et chaussées.
Lettre de M. le préfet de la Seine à M. le ministre des travaux publics du 17 mars 1909 et documents annexes.
Lettres de M. le préfet de la Seine à M. le ministre des travaux publics des 31 mars 1909, 10 avril 1910 et 29 mai 1909.
Rapport du service de contrôle du 24 mai 1909.
Projet de cahier des charges pour la concession des tramways.
Projet de convention.
Clauses ouvrières (Rapport du contrôleur du travail).
Conseil général 1910. Rapport présenté au nom de la commission des transports en commun par MM. Léon Barbier, L. Duval-Arnould et Patenne.
Rapport du conseil d'administration de la Compagnie générale des omnibus. Assemblée générale extraordinaire du 23 mars 1910.
Rapport de l'inspecteur général chargé des services ordinaire et vicinal du département et du contrôle des tramways et des chemins de fer d'intérêt local.
Revue politique et parlementaire, novembre 1908 et novembre 1909.
XVII^e Congrès international de tramways et chemins de fer d'intérêt local. *Rapport* de M. Kuhles, membre du Conseil municipal de Munich, *La politique du peuplement des villes et les transports*, Christiania, 2-5 juillet 1912.
Le Globe, 27 février 1913.

Vu :

Le Président de la Thèse,
A. BERTHÉLEMY.

Vu :

Le Doyen,
P. CAUWES.

Vu et permis d'imprimer :

Le Vice-Recteur de l'Académie de Paris,
L. LIARD.

Imp. J. Thevenot. — Saint-Dizier (Haute-Marne).
